TYGODNIK • 20.07.1975

CENA 3 ZŁ

29
1254

SKRZYDLATA POLSKA

F. KĘPKA ZWYCIĘŻYŁ W FINLANDII
A. KWAŚNIK WYGRAŁA W AUSTRII

W Rayskälä w Finlandii, gdzie w 1976 r. rozegrane zostaną Szybowcowe Mistrzostwa Świata, odbyły się międzynarodowe zawody szybowcowe z udziałem zawodników 8 krajów, w tym Polski. Duży sukces odniósł nasz znakomity pilot FRANCISZEK KĘPKA, który na szybowcu „Jantar-Standard" zwyciężył w klasie standard, pokonując 40 startujących w tej klasie szybowników zagranicznych, m.in. Jugosłowianina STRUKEJLA i wicemistrza świata w klasie otwartej, Fina – VITTANENA.

Tuż przed zawodami reprezentant RFN HANS WERNER GROSSE dokonał wspaniałego wyczynu, ustanawiając po raz pierwszy rekord międzynarodowy w przelocie po trasie trójkąta 1010 km z prędkością 88 km/h (szybowiec ASW-17).

Miła wiadomość nadeszła również z Austrii, gdzie podczas międzynarodowych zawodów spadochronowych w Graz nasza reprezentantka ANNA KWAŚNIK zajęła pierwsze miejsce w konkurencji akrobacji spadochronowej, przed swą koleżanką JANINĄ BORKOWSKĄ.

Stoją od lewej: mgr inż. W. Wilanowski, mgr J. Pęgiel, red. J. R. Konieczny i kpt. pil. J. Niecięngiewicz.
Zdjęcie: M. Kobrzyński

Z LOTU PO KRAJU

REKORDY I DIAMENTY W LESZNIE

Szybownicy polscy, zgrupowani na turnusie szkoleniowym w CWL w Lesznie Wlkp., osiągnęli w pierwszych dniach lipca szereg dobrych wyników. Rekordzistka świata i niedawna triumfatorka międzynarodowych zawodów szybowcowych kobiet, **Adela Dankowska**, ustaliła nowy rekord Polski na „Jantarze-1", przelatując trasę trójkąta 306 km z prędkością 95,62 km/h. Drugi rekord krajowy ustanowił, również na „Jantarze-1", **Edward Popiołek** (Aeroklub Krakowski) w przelocie docelowo-powrotnym 732 km (Szlichtyngowa—Olsztyn—Szlichtyngowa), bijąc zarazem dotychczasowy rekord J. Wróblewskiego (670 km). Poza tym 2 pilotów: **Marian Duda** (CWL) i **Mieczysław Gałuszka** (Aeroklub Podkarpacki) zdobyli diamenty za przeloty 500-kilometrowe, a 10 innych szybowników uzyskało diamenty za przeloty ponad 300-kilometrowe.

RADZIECKI LOTNIK – M. RACHMANKUŁOW HONOROWYM OBYWATELEM WYSZKOWA

Radziecki lotnik, **Machmud Rachmankułow**, we wrześniu 1944 r. jako kapitan-pilot 65 armii radzieckich sił zbrojnych brał udział w walkach o wyzwolenie Wyszkowa. Gościł niedawno w tym miescie i był obecny na sesji Miejskiej Rady Narodowej, która nadała mu honorowe obywatelstwo miasta Wyszkowa; otrzymał on także pamiątkowy medal wybity z okazji 30-lecia wyzwolenia miasta. M. Rachmankułow pracuje obecnie w sektorze propagandy Komitetu Centralnego KPZR.

TORUŃSCY SPADOCHRONIARZE MISTRZAMI POMORZA

Na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu rozegrano XI Spadochronowe Mistrzostwa Pomorza z udziałem siedmiu zespołów skoczków aeroklubowych z Bydgoszczy, Torunia, Włocławka i Inowrocławia. W skokach na celność lądowania zwyciężył **Piotr Gagajek** (Bydgoszcz), przed **Mieczysławem Kierzkowskim** (Toruń), który był najlepszy w akrobacji spadochronowej i w klasyfikacji ogólnej zawodów zdobył tytuł spadochronowego mistrza Pomorza. Drużynowo, już po raz drugi w tych mistrzostwach, zwyciężył zespół skoczków Aeroklubu Pomorskiego z Torunia, przed zespołami Aeroklubu Włocławskiego i Kujawskiego.

W SKRÓCIE

● **Jednostkach** lotniczych Wojsk Obrony Powietrznej Kraju rozpoczęły się eliminacje do zawodów użyteczno-bojowych o tytuły „Mistrza Walki" w konkurencji indywidualnej i zespołowej. Finały zawodów odbędą się we wrześniu br.

● **Z okazji** Dni Morza odbyła się 29 czerwca br. w Gdyni wielka parada morska z udziałem lotnictwa morskiego.

● **Orkiestra** reprezentacyjna Wojsk Lotniczych wzięła udział (28–29 czerwca) w Międzynarodowym Festiwalu Muzyki Wojskowej w Lens we Francji.

● **Polscy** szybownicy startowali w zawodach szybowcowych w RFN; w klasie standard zwyciężył w nich **Henryk Poźniak**, a **Janusz Gogala** zajął czwarte miejsce.

● **Jedyną** w kraju komórką naukowo-badawczą zajmującą cię problematyką agrolotnictwa jest Zespół Badawczy Technologii Agrolotniczych w Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie; kieruje nią doc. dr Michał Skrodzki.

„SKRZYDLATA POLSKA" wyróżniona Odznaką Honorową „ZASŁUŻONY DLA PLL LOT"

W dyrekcji PLL LOT w Warszawie odbyło się 5 lipca okolicznościowe spotkanie przedstawicieli Polskich Linii Lotniczych LOT i zespołu redakcyjnego „Skrzydlatej". Ze strony LOTU wzięli w nim udział: dyrektor naczelny mgr inż. **Włodzimierz Wilanowski**, przewodniczący Rady Zakładowej ZZTID **Eugeniusz Popławski**, członek egzekutywy Komitetu Zakładowego PZPR kpt. pil. **Jerzy Nieciengiewicz** i zastępca kierownika Działu Reklamy i Wydawnictw mgr **Juliusz Pęgiel**, a ze strony „Skrzydlatej" – redaktorzy: **Jerzy R. Konieczny, Jerzy Zarębski, Paweł Elsztein** i **Tadeusz Malinowski**. W toku spotkania, z okazji jubileuszu 45-lecia i 30-lecia działalności naszego czasopisma w PRL, zespół redakcyjny „Skrzydlatej Polski" został wyróżniony przez LOT Odznaką Honorową I stopnia „ZASŁUŻONY DLA PLL LOT" – za zasługi w pracy dla Polskich Linii Lotniczych LOT.

Dziękujemy serdecznie.

● **W Wyższej** Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odbyła się uroczystość wyróżnienia dyplomami i pożegnania grupy oficerów lotnictwa, absolwentów zaocznych studiów WOSL.

● **Piloci** Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze, współpracującego z Okręgowym Zarządem Lasów Państwowych, wykonują loty patrolowe w ramach ochrony przed „czerwonym kurem".

● **W Wojskowej** Akademii Politycznej urządzona została stała wystawa obrazująca historię i współczesność Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

● **Dzięki** pomocy Wojsk Lotniczych, warszawska milicja otrzymała śmigłowiec do nadzoru ruchu drogowego na trasach wylotowych.

● **Pilot** szybowcowy Aeroklubu Szczecińskiego, **Jarosław Zimmer**, zdobył przelotem po trójkącie 300 km diament do Złotej Odznaki.

● **Dotychczasowa** filia Aeroklubu Łódzkiego w Piotrkowie Trybunalskim ma się usamodzielnić. Nowo organizowany aeroklub przyjmie nazwę Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- WSPÓŁPRACA – RÓWNIEŻ W KOSMOSIE
- SPARNAI – ZNACZY SKRZYDŁA
- „INTERFLUG"
- POLSKA ESKADRA BALONOWA
- LE BOURGET '75
- NIEZWYKŁA PRZYGODA POR. DZIĘGIELEWSKIEGO
- POLACY W DYWIZJONIE „TYGRYSÓW"

NASZA OKŁADKA:

Nasza znakomita szybowniczka, autorka wielu rekordów międzynarodowych i krajowych, Adela Dankowska, zapisała na swe konto również zwycięstwo w II Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Kobiet FAI, jakie odbyły się w czerwcu br. w Lesznie Wlkp.

Zdjęcie: HENRYK KUCHARSKI

NA HORYZONCIE

W LIPCOWĄ ROCZNICĘ

Trzydzieści lat temu Krajowa Rada Narodowa podjęła historyczną decyzję o ustanowieniu narodowego święta Odrodzenia Polski. Ustawa z dnia 22 lipca 1945 r. głosiła w art. 1, że: „Celem upamiętnienia po wsze czasy Odrodzenia Niepodległego i Demokratycznego Państwa Polskiego — dzień 22 lipca, jako dzień powstania suwerennej władzy narodu polskiego, stanowić będzie narodowe święto Odrodzenia Polski".

W tę lipcową rocznicę zaglądam do numeru lipcowo-sierpniowego „Skrzydlatej" sprzed 30 lat. Co pisało nasze lotnicze pismo w tamtych, już historycznych dziś latach, w niespełna dwa miesiące po zwycięstwie nad hitlerowskim faszyzmem.

„Naród polski wytęża obecnie wszystkie swoje siły w celu odbudowy zniszczonego kraju i ochrony granic Rzeczypospolitej. Naród polski organizuje dziś pod kierownictwem Rządu Jedności Narodowej wolne życie państwowe, przeprowadzając głębokie zmiany w ekonomice miasta i wsi, przemysłu i rolnictwa. Proces konsolidacji narodu postępuje szybko naprzód" — pisze dowódca Sił Powietrznych WP gen. broni F. Połynin w artykule pt. „Polsce Demokratycznej — silne lotnictwo!" I dalej: „Nasze odrodzone siły powietrzne wstąpiły w okres swego pokojowego rozwoju, rozporządzając chwalebnym doświadczeniem bojowym i zahartowanymi kadrami. Nasz wielki sąsiad, Związek Radziecki, którego aktywną pomoc odczuwa naród polski na wszystkich etapach odbudowy kraju, oddał lotnictwu polskiemu do dyspozycji zarówno swoją technikę, jak i rezultaty swoich doświadczeń wojennych. Lecz im szersza będzie w kraju baza lotnicza, tym prędzej stworzy Polska demokratyczna swoje silne lotnictwo".

Baza lotnicza, lotnictwo cywilne — dopiero się organizowało.

LOT już latał, a „Skrzydlata" informuje, że wszystkie większe miasta Polski połączone zostały siecią stałej komunikacji lotniczej, że trasa codziennych lotów wynosi 7 tys. km i że kupiono 20 nowych samolotów pasażerskich, a bliski jest moment połączenia lotniczego Warszawy z Moskwą i Sztokholmem. Oficjalny komunikat Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK podaje, iż w maju 1945 r. LOT miał 448 lotów rozkładowych i przewiózł Douglasami 5304 pasażerów, a w czerwcu były 453 loty rozkładowe i 6144 przewiezionych pasażerów.

„Skrzydlata" podaje komunikaty o przyjmowaniu kandydatów do szkół lotniczych, o kursie szybowcowym dla studentów wyższej szkoły inżynierskiej Wawelberga-Rotwanda, o konkursie na najlepszy reportaż lotniczy ogłoszony przez Klub Sprawozdawców Lotniczych przy PLL LOT. Są też wzmianki: o organizowaniu dyrekcji cywilnych portów lotniczych, o projekcie samolotu szkolnego Stankiewicza, o szybowcowym kursie unifikacyjnym dla 38 instruktorów w Fordonie, który zakończył się 8 lipca 1945 r.

Pisze „Skrzydlata" w owym lipcu o zasadach szkolenia lotników, prezentuje reportaż z życia odrodzonej Oficerskiej Szkoły Lotniczej WP w Dęblinie, nawołuje do koordynacji szkolenia personelu latającego oraz postuluje, aby odradzające się polskie szybownictwo organizowało planową pracę szkoleniową, przysparzając Polsce nowych kadr pilotów, których brak ogromnie daje się odczuć.

To były czasy pionierskie, jakże żywiołowe, przepojone ogromnym żarem entuzjazmu, bliskie do dziś serdecznie tym wszystkim, którzy brali bezpośredni udział w trudnej pracy nad odradzaniem polskich skrzydeł. Był wśród nich i Wasz

Ikarus

który w lipcową rocznicę pragnął przypomnieć chociaż coś niecoś z tamtych dni, na przykładzie jednego tylko numeru „Skrzydlatej" sprzed 30 lat.

co było w tym roku na MTT POZNAŃ-75

Samolot PZL-106 i śmigłowiec Mi-2M przed pawilonem polskiego przemysłu lotniczego i silnikowego.

Na każdych Międzynarodowych Targach Poznańskich o profilu technicznym pawilon polskiego przemysłu lotniczego i silnikowego wzbudza niesłabnące zainteresowanie. Tak było również w tym roku, a magnesem przyciągającym tam zarówno specjalistów, jak i laików, były ciekawie prezentowane eksponaty.

O ile rewelacją ubiegłorocznych targów był bez wątpienia nowy polski samolot rolniczy PZL-106, to w roku bieżącym najwięcej zainteresowania wśród zwiedzających wywoływał — znany dotychczas tylko ze zdjęć i modeli — nasz najnowszy samolot rolniczy, opracowany w kooperacji ze Związkiem Radzieckim: M-15.

Drugą atrakcją tegorocznej ekspozycji Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL" oraz Przedsiębiorstwa Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego „PEZETEL" był samolot szkolno-treningowy o napędzie turboodrzutowym TS-11 „Iskra".

Nieco w cieniu tych samolotów znalazł się śmigłowiec Mi-2M (zmodyfikowany), o wzmocnionym napędzie i nowym, bardziej funkcjonalnym układzie foteli oraz zwiększonej do czterech liczbie drzwi.

Jak widać na zamieszczonych zdjęciach, wystawienie wyżej wymienionych samolotów i śmigłowca przed pawilonem bardzo zachęcało do zwiedzenia jego wnętrza. A w tym wnętrzu?

Tuż naprzeciw głównego wejścia to, co najpopularniejsze wśród młodzieży i dorosłych: pięknie wykonane motocykle z WSK-Świdnik, o nazwach ptaków z lasów i łąk polskich — „Kobuz", „Lelek", „Gil", „Bąk", „Dudek"... Ich ekstrawaganckie niekiedy kształty mogą zadowolić każdego użytkownika snobującego się na nowoczesność.

Po prawej stronie — nadzwyczaj starannie wykonane modele wszystkiego, co lata ze znakiem firmowym „PZL". A dlatego tylko modele, bo wystawienie tych wszystkich szybowców, samolotów i śmigłowców tudzież motoszybowca w naturalnej wielkości wymagałoby już nie terenów targowych, a lotniska.

W oryginale można było podziwiać, uwieszone pod sufitem, rasową, wysmukłą sylwetkę „Jantara-Standard" i zadziorny kształt „Pirata".

Znaczną część powierzchni wystawowej zajęły silniki wysokoprężne o różnej mocy i przeznaczeniu. Można bez przesady powiedzieć, że nie ma dziś w Polsce takiej dziedziny gospodarki (a głównie transportu i budownictwa), gdzie nie znajdowałyby zastosowania silniki wyprodukowane w Mielcu, Andrychowie i w Warszawie na Woli.

Spośród silników samolotowych na szczególną uwagę zasługiwały: nowy silnik tłokowy typu PZL-3S przeznaczony do samolotu PZL-106, zmodernizowany silnik turbinowy do napędu „Iskry" — o nazwie SO-3 — oraz turbinowy GTD-350-P dla zmodernizowanego śmigłowca Mi-2M.

PZL-3S to siedmiocylindrowy silnik gwiazdowy, wyposażony w agregaty i urządzenia zapewniające jego niezawodną pracę w każdych warunkach klimatycznych, łatwy w obsłudze i ekonomiczny w eksploatacji. Jego nominalna moc wynosi 600 KM.

SO-3 to dalsza wersja rozwojowa silnika turboodrzutowego SO-1. Wyposażenie go w odpowiednie agregaty daje całkowitą gwarancję wykonywania na „Iskrze" pełnej akrobacji. Silnik SO-3, o ciągu 1000 kG, może być stosowany również w układach wielokrotnych, wbudowany w skrzydła samolotu.

GTD-350-P w stosunku do swego poprzednika posiada moc zwiększoną aż o 100 KM.

Przemysł lotniczy i silnikowy należą w Polsce do grupy silniejszych gałęzi rodzimego przemysłu. Jego wyroby docierają do ponad 50 krajów na wszystkich kontynentach. Co szósty samolot rolniczy na naszym globie wyprodukowany jest w Polsce.

Jesteśmy nie tylko producentem samolotów rolniczych, ale świadczymy również różnorodne usługi agrolotnicze. Aktualnie „PEZETEL" angażuje ponad 100 samolotów w akcjach „agro" w NRD, Sudanie, Egipcie, Tunezji, Algierii, Libii, Etiopii i w Iranie. Tylko w 1974 roku wartość tych usług wyniosła 19 milionów złotych dewizowych i ma tendencję do wzrostu.

Nasz kraj jest również jednym z sześciu w świecie producentów nowoczesnych śmigłowców o różnym przeznaczeniu, z których znaczny procent trafia za granicę.

Znaczne osiągnięcia mamy również w eksporcie szybowców. W minionym 30-leciu Zakłady Szybowcowe PZL w Bielsku-Białej wyprodukowały ponad 3 tysiące szybowców, z czego około tysiąca wyeksportowano za granicę.

Dyrektor Naczelny PHZ Przemysłu Lotniczego „PEZETEL" dr Józef Jabłoński powiedział przedstawicielowi „Skrzydlatej Polski", że w ostatnim dwudziestoleciu istnienia przemysłu lotniczego w PRL wyeksportowano za granicę kilkanaście tysięcy jednostek latających. Świadectwem wysokiego standardu wyrobów ze znakiem „PZL" jest eksport ponad 60 procent produkcji towarowej Zjednoczenia. W bieżącym roku wartość eksportu wyniesie znacznie ponad jeden miliard złotych dewizowych.

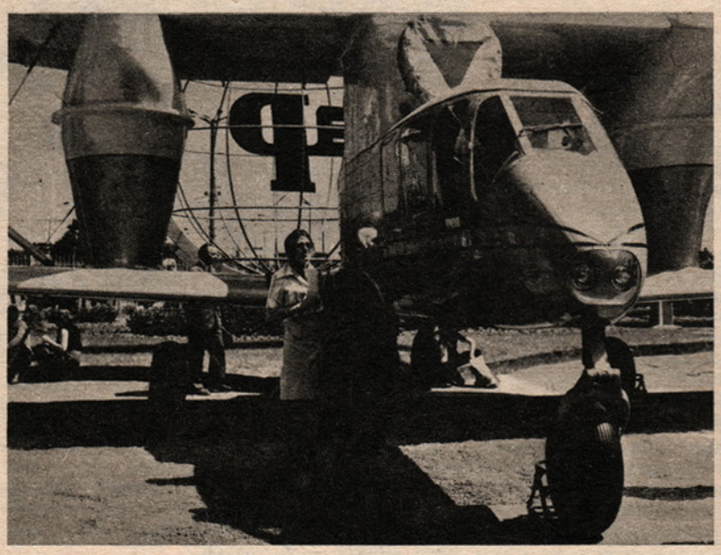
Warto tu dodać, że to właśnie „PEZETEL", jako pierwsza centrala handlu zagranicznego na ostatnich Targach, zawarła jeden z najpoważniejszych kontraktów handlowych, a mianowicie sprzedała duńskiej firmie „Miljoe Mobil" dużą partię elektrycznych wózków „Melex" za kwotę pół miliona dolarów.

BOLESŁAW GACZKOWSKI

Odrzutowy M-15 ustawiony był na honorowym miejscu targów, tuż przy wejściu. Zdjęcia: B.J. Witkowski

WSK PZL MIELEC

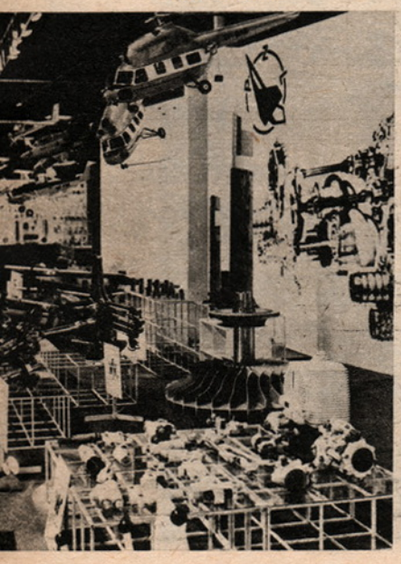
NA MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH TECHNICZNYCH



Widok na przednią część kadłuba odrzutowego M-15 oraz na zbiorniki na chemikalia między płatami

Na targach zawarto poważny kontrakt handlowy na sprzedaż do Danii partii „Melexów", produkowanych przez WSK–PZL–Mielec.

Piękne modele samolotów, szybowców i śmigłowców wewnątrz pawilonu.



Jednym z dwóch odrzutowców na targach była „Iskra".

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego — PZL w Mielcu należy do grupy największych przedsiębiorstw przemysłowych w Polsce, a rozmiary produkcji stawiają ją w rzędzie największych w świecie wytwórców samolotów gospodarczych i czołowych eksporterów tego sprzętu. Produkcja przedsiębiorstwa jest zróżnicowana i obejmuje wyroby kilku branż przemysłowych. W strukturze produkcji towarowej największy udział stanowią samoloty oraz silniki wysokoprężne.

Na przykład produkcja udanego samolotu An-2 trwa już od 16 lat i jest stale doskonalona. W sumie wyprodukowano już kilka tysięcy popularnych „Antków". Dla przypomnienia podamy, że samolot An-2 jest maszyną wielozadaniową, przystosowaną do wykonywania różnorodnych usług. Samolot ten jest produkowany w różnych wersjach.

Dla samolotów wersji pasażerskiej użytkowanych w klimacie arktycznym montuje się dodatkowo benzynowy piec ogrzewczy służący do ogrzewania kabiny, a dla samolotów rolniczych stosowanych w warunkach tropikalnych i pylistych — urządzenia klimatyzacyjne ochładzające i filtrujące powietrze. Samoloty An-2 mogą być produkowane w różnych wersjach i z różnym wyposażeniem, zależnie od życzenia zamawiającego, np. jako latające stacje przekaźnikowe dla radia i telewizji, do poszukiwań geofizycznych z aparaturą służącą do bardzo dokładnego wyznaczania lotu, dla celów fotogrametrycznych do wykonywania zdjęć kartograficznych terenu.

Te znane dwupłaty zdobyły popularność oraz opinię niezawodnego sprzętu lotniczego w ZSRR, a także w wielu krajach afrykańskich i arabskich.

WSK-PZL-Mielec wystawiła na targach dwa samoloty odrzutowe. Pierwszy z nich, to znany samolot TS-11 „Iskra" — dwumiejscowy, szkolno-treningowy, przeznaczony do szkolenia pilotów.

Drugim odrzutowcem eksponowanym na Międzynarodowych Targach Technicznych był samolot M-15, umieszczony na honorowym miejscu targów, tuż przy wejściu, przed słynną poznańską iglicą. Samolot ten budził powszechne zainteresowanie, a nawet w specjalnym konkursie uzyskał tytuł „Juniora eksportu MTT-75".

A jak powstawał M-15? W 1971 r. zapada decyzja o specjalizacji w ramach RWPG mieleckiej WSK w produkcji samolotów gospodarczych. Zostało podpisane porozumienie między rządem PRL i rządem ZSRR o wieloletniej współpracy naukowo-technicznej i produkcyjnej między przemysłami obu krajów. Porozumienie to znalazło konkretny wyraz w zadaniu skonstruowania i uruchomienia produkcji seryjnej nowego samolotu o wysokich walorach technicznych i eksploatacyjnych. Do realizacji tego zadania przystąpili konstruktorzy Ośrodka Badawczo-Rozwojowego wytwórni w Mielcu wspólnie z konstruktorami radzieckimi. Po przedyskutowaniu licznych koncepcji zrodził się projekt samolotu o napędzie odrzutowym M-15 dla potrzeb rolnictwa, który wkrótce wejdzie do produkcji seryjnej.

A teraz zapoznamy się bliżej z beniaminkiem naszego przemysłu lotniczego. „Juniorem eksportu".

Samolot M-15 jest całkowicie metalowym półtorapłatem o krótkim kadłubie, przechodzącym w tylnej części samolotu w dwie belki ogonowe, dźwigające podwójne usterzenie pionowe ze wspartym na nim usterzeniem poziomym. Kadłub samolotu, o konstrukcji półskorupowej, mieści w części przedniej wygodną kabinę pilota z doskonałą widocznością do przodu i w bok. Przedział służbowy w części środkowej jest przeznaczony do rozmieszczenia bloków wyposażenia radiowego i dwóch foteli, umożliwiających przebazowanie personelu naziemnego. W części tylnej samolotu jest umocowany na specjalnym wózku agregat rozruchowy.

Przednia i tylna część kadłuba są zakryte laminatowymi osłonami, umocowanymi na łatwo rozłączalnych zamkach.

Umieszczony zazwyczaj w innych samolotach w kadłubie zbiornik na chemikalia w M-15 zastąpiono dwoma specjalnie ukształtowanymi zbiornikami, umocowanymi w specjalnych osłonach między płatami. Zbiorniki te są wykonane z laminatów.

Zastosowanie tych wszystkich środków, tj. układu dwubelkowego z wysoko usytuowanym usterzeniem oraz zbiorników poza kadłubem, pozwoliło na pozytywne rozwiązanie podstawowego problemu, z którym borykają się wszyscy twórcy samolotów rolniczych: wyeliminowanie wpływu działania środków chemicznych na pilota i konstrukcję samolotu.

Przyjęcie układu półtorapłata pozwoliło na racjonalny podział funkcji między płatem górnym i dolnym. Dwudźwigarowy płat górny spełnia więc podstawowe zadanie wytwarzania siły nośnej. Płat dolny jest przeznaczony w tym układzie do pełnienia funkcji pomocniczych, z których najważniejsze polegają na umożliwieniu rozmieszczenia elementów aparatury rolniczej, łącznie z rurami transportu pneumatycznego.

Samolot M-15 napędza, znany chociażby z samolotu Jak-40, dwuprzepływowy silnik turbodrzutowy AI-25 o ciągu 1 500 kG, będący bogatym źródłem sprężonego powietrza. Pozwoliło to nie tylko wyeliminować zakręcanie opływu przez wirujące śmigło (M-15 nie ma śmigła), ale na wykorzystanie sprężonego powietrza do celów klimatyzacji kabiny, a przede wszystkim do napędu aparatury rolniczej, aeryzacji chemikaliów w zbiornikach i ich transportu wzdłuż rozpiętości skrzydeł. Umożliwia to również zastosowanie wysoce wydajnej i na wskroś nowoczesnej aparatury rolniczej.

Co prawda silnik AI-25 ma większe zużycie paliwa liczone w litrach niż stosowane na innych samolotach rolniczych tłokowe silniki benzynowe, jednak jest to zrekompensowane przez znacznie niższy koszt paliwa. W efekcie koszty paliwa zużywanego przez samolot M-15 praktycznie nie będą wiele przekraczać analogicznych kosztów dla samolotu An-2.

M-15 ma podwozie stałe, trójkołowe, z kołem przednim sterowanym kierunkowo za pomocą wspomagania hydraulicznego. Podwozie to umożliwia działanie z tych samych lotnisk polowych, jakie używa An-2, który — jak wiadomo — nie ma w tym względzie wygórowanych wymagań.

Zasadniczymi tworzywami użytymi do wykonania samolotu M-15 są stopy aluminium, stale stopowe i laminaty szklane. Ograniczono użycie stopów magnezu i całkowicie wyeliminowano drewno i płótno, a zastosowane rodzaje gum wybrano bardzo starannie, po skrupulatnej selekcji.

Ochrona przed korozją jest dla samolotu rolniczego szczególnie ważna, zastosowano więc w M-15 wielostronną ochronę antykorozyjną: podział konstrukcji płatowca na izolowane komory i obwody, szczelne nitowanie i uszczelnianie styków połączeń oraz pokrywanie całego płatowca wysoce odpornymi na korozję emaliami, niezależnie od ochronnego pokrycia galwanicznego poszczególnych elementów konstrukcji. Niezawodność i przydatność emalii epoksydowych została wszechstronnie potwierdzona wynikami eksploatacji samolotów An-2.

Załadunek chemikaliów odbywa się od przodu.

M-15 jest wyposażony w dodatkowy silnik turbinowy AI-9, który służy do rozruchu silnika głównego.

A oto podstawowe dane techniczne samolotu M-15:

Rozpiętość — 22 m

Długość — 12,5 m

Wysokość — 5,2 m

Prędkość robocza — 140 do 165 km/h

Prędkość minimalna — 120 km/h.

(bjw)

RAJDOWYM SZLAKIEM

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

pan doktor za sterami

AMBICJA I PASJA

Doktor inżynier górnictwa **HENRYK SIENKIEWICZ** od 1 kwietnia 1975 r. piastuje obowiązki Generalnego Projektanta Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Czy trzeba dodawać, że jest znakomitym fachowcem? Ten sam dr inż. Henryk Sienkiewicz, korzystając z własnego urlopu wypoczynkowego, jako pilot sportowego samolotu reprezentował Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze w czerwcowym XIII Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów.

Górnicze kwalifikacje zdobywał od podstaw. Dwadzieścia lat temu pracował jako górnik w kopalni „Concordia" w Zabrzu. Latać zaczął cztery lata wcześniej. Pracując w kopalni — uczył się i studiował. A dla relaksu — latał na szybowcach i samolotach w Aeroklubie Gliwickim.

Kiedy, po odkryciu w Polsce wielkiej miedzi, zaproponowano mu przeniesienie się do Lubina, nie wahał się. W pionierskich, trudnych warunkach pracy i bytowania młody inżynier sprawdzał się przed przełożonymi, podległymi sobie pracownikami i wreszcie przed samym sobą. Setki godzin spędził pod ziemią, w nowo budowanych i niejednokrotnie zalewanych wodą szybach, wśród górników. Roboczy drelich i gumowe buty były długo jego niemal codziennym strojem.

W wolnych chwilach nie przestawał latać i pracować społecznie dla lotnictwa — był m. in. współtwórcą Aeroklubu Zagłębia Miedziowego.

W Lubinie pracował trzynaście lat — sześć w Przedsiębiorstwie Budowy Kopalni Rud Miedzi i siedem w Zakładzie Doświadczalnym Kombinatu Górniczo-Hutniczego. Pracując, nie ustawał w podnoszeniu swoich kwalifikacji zawodowych i... lotniczych. Dwa lata temu obronił pracę doktorską. Zdobywanych równolegle kwalifikacji i sukcesów lotniczych pozazdrościć mu może bardzo wielu pilotów sportowych. Zdobył złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami i tytuł mistrza sportu w szybownictwie, uzyskał licencję pilota samolotowego zawodowego oraz uprawnienia do lotów na samolotach wielosilnikowych we wszystkich warunkach. Startował wielokrotnie w szybowcowych i samolotowych mistrzostwach Polski.

— W bardzo sympatycznej i miłej imprezie, jaką jest Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, startuję po raz czwarty i chciałbym jeszcze startować wielokrotnie — powiedział nam dr inż. H. Sienkiewicz.

Oczywiście z tym godzeniem pracy zawodowej z lotnictwem, a także obowiązkami rodzinnymi nie zawsze było tak słodko, jakby się mogło wydawać na pierwszy rzut oka. Sukcesy w żadnej dziedzinie, a tym bardziej w górnictwie i lotnictwie, nie przychodzą same. Trzeba na nie ciężko zapracować. I nie ustawać w pracy nad doskonaleniem swej wiedzy i umiejętności, czego wymaga nieustanny postęp w jednej i drugiej dziedzinie. To jest świadomość. A jaka jest praktyka? Trzeba zawsze umieć godzić różne sprawy i obowiązki, a w razie potrzeby wybrać ważniejsze w danej chwili.

Najbliższa przyszłość osobista? Trzeba by wreszcie zdecydować się na bardziej stabilne życie. Z trzech aktualnych miejsc zamieszkania — Lubina, Katowic i Lublina zdecydować się na to ostatnie. W Lubinie mieszka jeszcze rodzina. W Katowicach powstały związki służbowe z Głównym Biurem Studiów i Projektów Górniczych, gdzie ostatnio pracował. Ze względów praktycznych należałoby się też przenieść z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej do Aeroklubu Lubelskiego.

Tak więc wszystko wskazuje na to, że najbliższe lata — a może znacznie, znacznie dłużej — dr inż. H. Sienkiewicz spędzi w rodzinnym Lublinie. Tak, tak, rodzinnym — tu bowiem przyszedł na świat przed około czterdziestu laty. Sam nawet by nie pomyślał, że tak ułożyć się mogą jego losy.

W nowym Lubelskim Okręgu Węglowym czeka go wiele roboty. Budowa nowych kopalni, na które czeka kraj, ta praca trudna i odpowiedzialna. Nie boi się jej. Jest energiczny i pełny optymizmu. Mocno wierzy w powodzenie wielkiego przedsięwzięcia, w kwalifikacje i pracowitość ludzi, w siebie. A swoje wolne chwile już teraz zarezerwował na latanie.

— Praca zawodowa jest chyba sprawą mojej ambicji, natomiast lotnictwo — pasją, sportem, odpoczynkiem — mówi towarzysz rajdowy, miły kompan i serdeczny kolega, dr inż. Henryk Sienkiewicz.

JAK PACHNĄ FIOŁKI?

Mgr inż. **WALDEMAR GROSS** jest zastępcą dyrektora Centrum Badawczo-Projektowego Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Prowadzi pion rozwoju techniki, który zajmuje się zagadnieniami budowy i remontów statków, badaniami techniczno-doświadczalnymi statków, normalizacji, typizacji, unifikacji, badaniami patentowymi i oceną jakości wyrobów.

Członek Aeroklubu Wrocławskiego, Waldemar Gross, jest czołowym pilotem sportowym w kraju. Ma na swoim koncie niemałe osiągnięcia jako szybownik — jest posiadaczem złotej odznaki szybowcowej z trzema diamentami, był rekordzistą kraju w lotach wysokościowych. Obecnie mocny jest przede wszystkim jako pilot samolotowy rajdowo-nawigacyjny. Wielokrotnie startował w najważniejszych imprezach lotniczych, w 1971 r. zdobył tytuł mistrza Polski, jest członkiem samolotowej kadry narodowej. Aż dziewięciokrotnie startował w Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów. W roku bieżącym wygrał tę doroczną imprezę po raz drugi.

— Upodobałem sobie tę imprezę. Daje wiele przyjemnych wrażeń. Wiele można zobaczyć tak z lotu ptaka jak z ziemi, podczas zwiedzania miast i zakładów pracy. Rajd pozwala poznać wielu ludzi, zadzierzgnąć nowe więzy przyjaźni. Jest wyjątkowo atrakcyjnym spotkaniem o dużym ładunku poznawczym i jednocześnie bardzo ambitną próbą lotniczo-sportową — to słowa zwycięzcy X i XIII Rajdu.

Mgr inż. Waldemar Gross zajmuje się m. in. techniczno-ekonomicznymi zagadnieniami floty. Szczególnie — ochroną człowieka pracy przed hałasem i wibracją. Jest m. in. autorem projektu budowy na statku śródlądowym domku o niskim poziomie hałasu. Autor wyróżniony został za to nagrodą ministra, a projektem zainteresowało się wiele stoczni statków śródlądowych na świecie.

Mgr inż. Waldemar Gross, dyrektor i wysokiej klasy specjalista, jest w przeddzień obrony pracy doktorskiej. Na brak pracy nie narzeka. Żonie i 9-letniemu synowi też trzeba poświęcić trochę czasu. A tu jeszcze latanie, mistrzostwa, obozy kadry, zawody, rajdy, które pożerają wszystkie urlopy przeznaczone na wypoczynek.

— Po co to wszystko Panu i czy nie za dużo tego dobrego? — pytam z przekory.

— Ależ właśnie latanie jest dla mnie kapitalnym wypoczynkiem — ripostuje W. Gross.

— A co mówi żona na to Pana ciągłe latanie?

— Z braku czasu latam niemal wyłącznie podczas zawodów. No cóż, przed każdą taką imprezą w domu jest trochę „piłowania", ale w gruncie rzeczy żona żyje także moim lataniem i cieszy się z każdego mojego sukcesu — odpowiada W. Gross. I dodaje za chwilę:

— Ludzie nie znający lotnictwa, wiedząc, że latam, często pytają mnie, ile mi za to płacą. Staram się im wtedy wytłumaczyć, że lotnictwo jest dla mnie przede wszystkim przyjemnością, odciążeniem psychicznym od pracy zawodowej; że wyrabia charakter i szybkie decyzje, które pomagają mi nawet jako dyrektorowi. Niektórzy jednak powątpiewają w szczerość moich odpowiedzi. Ale czy każdemu można wytłumaczyć, jak pachną fiołki?

ZWYCIĘSTWO NAD SOBĄ

Dr **STANISŁAW MAKSYMOWICZ** w Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów wystartował w br. po raz dwunasty. Opuścił tylko raz tę imprezę — na skutek kontuzji, jakiej doznał w 1973 r. podczas niefortunnego skoku spadochronowego w zawodach. Przez dwa lata przy pomocy lekarzy specjalistów heroicznie walczył o powrót do pełnej sprawności fizycznej. W maju 1975 r. otrzymał ponownie pozytywne orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej. W kilkanaście dni później jako pilot „Wilgi" stanął na starcie XIII Rajdu. Nie zajął czołowej lokaty, która przedtem była do niego niejako przypisana. Dały o sobie znać zaległości treningowe. Walczył jednak z najlepszymi jak równy z równym, odniósł zwycięstwo nad samym sobą. Przeżył jeszcze jedną wielką przygodę lotniczą, jaką jest ulubiony przez niego Rajd Dziennikarzy i Pilotów.

A przecież mógł sobie dać spokój z lataniem. Jest cenionym pracownikiem naukowym i kierownikiem Specjalizacji Spadochronowej Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu. Nie chce jednak czynnie przestać latać. Z lotnictwem zrósł się od najmłodszych lat. Było ono i jest nadal bardzo ważną częścią jego życia i pracy. Lotnictwo wiele go nauczyło, pozwoliło mu czerpać życie pełną piersią. Dziś, jako nauczyciel i wychowawca, potrafi swoją znajomość przedmiotu i autentyczne czucie lotnictwa wykorzystać z pożytkiem w pracy ze studentami. Z autopsji wie, że lotnictwo może być dla młodego człowieka... dopingiem do nauki. Trzeba mu tylko umieć wyjść naprzeciw, zrozumieć, opracować i umożliwić indywidualny tok studiów, cieszyć się sukcesami sportowymi wychowanka i... obligować go do coraz lepszej nauki.

Przykładem takiej postawy był... XIII Rajd, w którym obok dr. St. Maksymowicza startował jego student, Witold Świadek. Ten wybitny pilot młodego pokolenia za sprawą swego nauczyciela korzysta właśnie w pełni z przywileju studenta sportowca. Cieszy się wychowanek, usatysfakcjonowany jest wychowawca, jest też z tego pożytek o szerszym znaczeniu.

HENRYK KUCHARSKI

WARSZAWA. Widok na Stare Miasto i Wisłę....

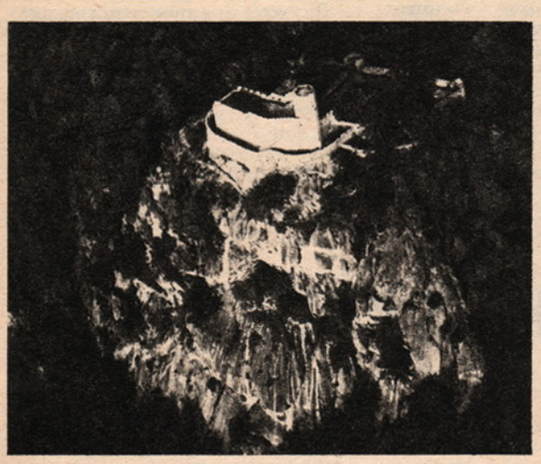
POLSKA'75

KATOWICE. Wojewódzka Hala Widowiskowo-Sportowa.

Cóż to znaczy: Polska 75? O odpowiedź najłatwiej — z pokładu samolotu. Widzimy stąd efekty ogromnego wysiłku, jaki nasz naród dał z siebie w okresie 31 lat budownictwa socjalistycznego w Polsce. Polska dzisiejsza — to prężny, dynamicznie rozwijający się kraj. Tego, co zbudowaliśmy w naszej Ojczyźnie w tak krótkim czasie, zazdroszczą nam dziś inni. Mamy silnie rozbudowany przemysł, szybko rozwijającą się bazę naukowo-badawczą, wielkie możliwości twórcze. Nie tylko rozbudowujemy Polskę — my Ją jednocześnie upiększamy, dając świadectwo umiejętności i najlepszego smaku. Popatrzmy na zdjęcia, które wykonał LECH ZIELASKOWSKI. Mówią one wiele o pięknie, które nierozłącznie związane jest z nazwą naszego kraju.

ZDJĘCIA:
LECH ZIELASKOWSKI

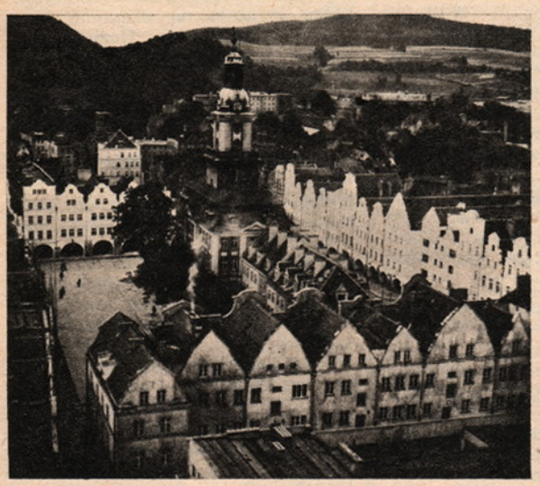
„MANIFEST LIPCOWY" na Bałtyku – jeden z naszych wielkich zbiornikowców.



CHOJNIK, ruiny gotyckiego zamku wzniesionego przed 1364 r. przez księcia Bolka II świdnicko-jaworskiego.

WARSZAWA – huta „Warszawa".

WROCŁAW – piękna, pełna uroku stolica Dolnego Śląska.



JELENIA GÓRA. Rynek z pięknie odbudowanymi kamieniczkami.

ŚNIEŻKA w Karkonoszach, z Obserwatorium Wysokogórskim IMGW.

Obecny zespół „Skrzydlatej Polski" w czasie spotkania z przedwojennym redaktorem „Skrzydlatej" — Jerzym Osińskim. Stoją od lewej: Jerzy Zarębski, Wanda Szawarska, Janusz Wojciechowski, Jerzy Osiński, Tadeusz Malinowski, Jerzy R. Konieczny, Paweł Elsztein, Irena Bąkowicz, Henryk Kucharski i Stanisław Szymański. Zdjęcie wykonał Bernard Koszewski, który jest stałym współpracownikiem „Skrzydlatej" blisko już 30 lat.

W SŁUŻBIE POLSKICH SKRZYDEŁ

JERZY R. KONIECZNY

W lipcu 1930 r., a więc 45 lat temu, ukazał się pierwszy numer czasopisma lotniczego pod nazwą „Skrzydlata Polska", które wychodziło aż do 1939 r. Po wojnie, a właściwie już pod koniec działań wojennych, reaktywowano działalność redakcji rozkazem dowódcy lotnictwa ludowego Wojska Polskiego z dnia 30 marca 1945 r. Pierwszy numer nowo odrodzonej po wojnie „Skrzydlatej Polski" — jako miesięcznika — ukazał się w czerwcu 1945 r. Ten podwójny jubileusz „Skrzydlatej" uogólnia niejako bogate tradycje polskiej prasy lotniczej, która przez ponad pół wieku towarzyszyła wiernie rozwojowi lotnictwa polskiego, inspirując wiele jego poczynań.

Tradycje polskiego piśmiennictwa lotniczego są, rzecz jasna, daleko starsze. Sięgają aż XVIII wieku, kiedy to w styczniu 1784 r. w „Magazynie Warszawskim" ukazał się, po raz pierwszy w prasie polskiej, artykuł traktujący o lotnictwie pt. „Balony latające. Żegluga powietrzna". Od tej pory tematyka lotnicza dość często gości na łamach prasy polskiej, zapoznając społeczeństwo z wynikami prób latania za granicą, a także z eksperymentami tego rodzaju w kraju. Dość wcześnie zaczęli także latać przedstawiciele dziennikarstwa polskiego. Już w 1876 r. dwaj współpracownicy „Kuriera Warszawskiego", Fryze i Filipowski, odbyli z pewnym kapitanem francuskim podróż napowietrzną balonem i zalecieli z Warszawy aż pod Lublin, co na owe lata było przecież wyczynem niemałym.

W 1884 r. podjęto we Lwowie próbę wydawania pierwszego polskiego pisma poświęconego wyłącznie tematyce lotniczej pt. „Aeronauta". Ukazał się — niestety — tylko jeden zeszyt. Co nie powiodło się we Lwowie, udało się w Warszawie. W latach 1911—1914 wychodził w niej miesięcznik lotniczo-samochodowy „Lotnik i Automobilista", wydawany i redagowany przez inż. Zygmunta Deklera. Pismo odegrało niemałą rolę w pionierskich latach lotnictwa w Polsce, służyło dobrze popularyzacji lotnictwa i zaspokajało w sposób fachowy głód wiedzy w tej dziedzinie, a równocześnie próbowało oddziaływać na żywiołowość ruchu lotniczego w Kongresówce i Galicji.

Wraz z odzyskaniem przez Polskę niepodległości i organizacją w kraju polskiego lotnictwa wojskowego, podjęto również wysiłki wydawania pisma lotniczego. W latach 1919—1921 ukazywało się w Poznaniu czasopismo „Polska Flota Napowietrzna". W 1921 r. zaczął wychodzić w Warszawie miesięcznik „Lot", który od 1923 r. pod nazwą „Lot Polski", jako organ LOPP. wydawany był aż do wybuchu II wojny światowej.

Protoplastą „Skrzydlatej Polski" był miesięcznik „Młody Lotnik", założony w 1924 r. w Warszawie, wydawany i redagowany przez Jerzego Osińskiego. „Młody Lotnik", mający nakład 3—5 tys. egz., staje się placówką, w której koncentruje się cały ruch lotniczej młodzieży. Członkowie i sympatycy redakcji organizują w 1927 r. pierwszy w Polsce Aeroklub Akademicki w Warszawie, z którego wywodzi się Aeroklub Warszawski. Kiedy w 1930 r. następuje w kraju konsolidacja lotnictwa sportowego, w ślad za tym idzie jednoczenie się prasy lotniczej. Wychodzący w Katowicach organ miejscowego klubu lotniczego „Pilot" włącza się do „Młodego Lotnika". Wkrótce po tym „Młody Lotnik" przejmuje poznańskie czasopismo „Lotnik", wychodzące w ostatnim roku pod nazwą „Sport Motorowy". Redakcja warszawska staje się bazą nowego pisma, które pod nazwą „Skrzydlata Polska" zaczyna wychodzić w lipcu 1930 roku.

„Skrzydlata Polska", ukazująca się w latach 1930—1939 pod redakcją Jerzego Osińskiego, bierze udział w lotniczej działalności społecznej, ma wielu współpracowników, wśród których nie brak sławnych lotników. Ostatni numer „Skrzydlatej" wyszedł w lipcu 1939 r.: numer sierpniowy już się nie ukazał.

Po wyzwoleniu kraju, na kilka tygodni przed końcem wojny, powstała w Głównym Zarządzie Politycznym Wojska Polskiego i Dowództwie Lotnictwa myśl wydawania pisma lotniczego, które by służyło ludowemu lotnictwu polskiemu. Jej gorącym rzecznikiem był płk Wiktor Grosz. W nawiązaniu do tradycji, pismo nazwano ponownie „Skrzydlatą Polską". Tytuł był stary, ale czasopismo nowe, jak nowe, odmienne były warunki społeczno-polityczne wyzwolonego kraju.

Pierwszy numer odrodzonej „Skrzydlatej", zredagowany we Włochach pod Warszawą, wydrukowany w nakładzie 5 tys. egz. w Łodzi, ukazał się jako miesięcznik w czerwcu 1945 r. i... rozszedł się błyskawicznie. Szybko szły następne kolejne numery, aby sprostać burzliwie rosnącym wymogom odradzania się lotnictwa polskiego w kraju. Czasopismo licznie trafiało do młodzieży. która dzięki m.in. „Skrzydlatej" — garnęła się ochoczo do szkół lotniczych.

Wiele trosk i kłopotów towarzyszyło młodej jeszcze redakcji, która działała na prawach jednostki wojskowej. Uczyli się młodzi redaktorzy w wojskowych, stalowych mundurach lotniczego rzemiosła, sztuki pisania i redagowania pisma. Nie zawsze wszystko szło składnie. Zespół nie był ustabilizowany. Pierwszy redaktor, mjr Marian Bochenek, opuścił redakcję po dwóch miesiącach. Po nim objął stery pisma, także tylko na dwa miesiące, płk pil. Mieczysław Szczuułowski. We wrześniu 1945 r. na czele redakcji stanął b. korespondent wojenny gazet frontowych, kapitan Janusz Przymanowski. Wśród redaktorów pisma byli m. in.: kapitanowie — Antoni Mańkowski i Alfred Windholz, ppor. Kazimierz Goździewski, por. Jakub Czerwoński i chor. Mieczysław Goworek. W latach 1945—1946 związali się z redakcją na stałe Paweł Elsztein, Wanda Szawarska, piszący te słowa, który objął następnie kierownictwo redakcji w 1950 r. oraz Janusz Wojciechowski. W następnych

DOKOŃCZENIE NA STR. 22

POWIETRZNY ZWIAD "SKRZYDLATEJ" (4)

Henryk Kucharski korespondencja własna z pokładu "Wilgi"

NA ŚLĄSKU

SAMOLOT OD WOJEWODY

Lecąc z Jeleniej Góry do Opola, za Wałbrzychem przelatujemy nad pięknym zamkiem w Książu. Obok okazałej budowli — znana stadnina koni, gdzie właśnie oglądamy z lotu ptaka ujeżdżanie tych szlachetnych czworonogów. Dalej — różnobarwne szachownice starannie uprawianych pól. Wkrótce lądujemy na lotnisku Aeroklubu Opolskiego. Jest ładna, cumulusowa pogoda. Odbywają się loty szybowcowe pod kierunkiem instr. **Ryszarda Rzepki.** Piloci chwalą sobie obecną gładkość płyty lotniska, które niedawno poddane zostało renowacji. Przy okazji słyszę wiele pochlebnych opinii o wykonawcach tego zabiegu — lotniskowej grupie remontowej Aeroklubu PRL pod kierunkiem **J. Mendelowskiego.**

Oglądamy rzadki już na naszych lotniskach widok — lądowanie samolotu CSS-13, którym z odpłatnego lotu propagandowego wrócił właśnie kierownik Aeroklubu Opolskiego, instr. pil. **Zbigniew Hoffman.** Za chwilę oprawadza mnie już po swoim gospodarstwie, które jest jednym wielkim placem budowy, a właściwie rozbudowy. Na ukończeniu jest budowa ładnej i bardzo tu potrzebnej wieży kontroli ruchu, zaprojektowanej społecznie przez pilota samolotowego i szybowcowego AO, **Henryka Krawczyka.** Trwa budowa zaplecza technicznego i socjalnego, w którym znajdą się m.in. sala wykładowa oraz pomieszczenie dla instruktorów i pilotów. Wiele pracy wykonuje się w czynie społecznym. Między innymi pracownicy aeroklubu w ramach pracy społecznej i czynu partyjnego wykonali ograniczniki lotniska oraz uporządkowali obejście i przygotowali do sezonu pięć stojących tu domków campingowych. Oglądam jeden z największych aeroklubowych hangarów. Jego leciwy wiek i drewniana konstrukcja wymagają jednak wiele zabiegów konserwacyjnych. W hangarze mieści się prawie wszystko — szybowce, samoloty, różnoraki sprzęt pomocniczy. Znalazła tu też tymczasowe pomieszczenie spadochroniarnia. Zwraca uwagę samolot An-2.

— To prezent wojewody opolskiego dla naszego aeroklubu za wyniki wyszkoleniowe w 1973 r. — mówi z dumą **Zb. Hoffman.**

Aeroklub czuje opiekę swego miasta. Między innymi w okresie ostatnich trzech lat trzej instruktorzy aeroklubowi otrzymali mieszkania w Opolu. Nie znaczy to wcale, że Aeroklub Opolski nie ma kłopotów. Z kilku samolotów różnych typów, do szkolenia nadaje się właściwie jeden Zlin-526F, do którego brak jednak części zamiennych. Czy jednak na jednym samolocie można szkolić w lotach szykiem? Na rok bieżący aeroklub dostał pokrycie finansowe tylko na 440 godzin resursu samolotowego oraz obowiązek wypracowania 600 000 złotych. W Aeroklubie Opolskim wyliczono jednak, że aby zadowolić jako tako wszystkie sekcje — potrzebny jest resurs samolotowy w wysokości co najmniej 860 godzin. Wymaga to od aeroklubu pełnej mobilizacji w działaniu. Jest jednak nadzieja, że wypracuje on środki, które zapewnią jego członkom porcję latania, większą od przydzielonej centralnie.

Krucho jest z kadrą instruktorską — można tu mówić o tzw. fluktuacji. Za stan zadowalający uważa się z konieczności taki, gdy każda z trzech sekcji — szybowcowa, samolotowa i spadochronowa — posiada jednego instruktora. Często jednak bywa, że uniwersalny szef wyszkolenia, **Tadeusz Kassner,** musi stawać na czele którejś z tych sekcji.

W aeroklubie istnieje spora grupa instruktorów społecznych, którzy chętnie by szkolili młodszych kolegów. Niestety, w parze z chęciami nie idzie ich czas wolny od pracy zawodowej.

Chętnych do latania i skoków spadochronowych, a także modelarstwa lotniczego, jest bardzo dużo. W ubiegłym roku tylko z samego Kluczborka zgłosiło się 120 kandydatów na szkolenie spadochronowe. Tymczasem możliwości szkoleniowe aeroklubu są o wiele mniejsze.

Wspomniałem o modelarstwie, które w Opolu ma swoje sukcesy i... bolączki. Modelarnia w mieście, pełniąca rolę wojewódzkiego ośrodka modelarstwa, po wykwaterowaniu z dotychczasowego lokalu mieści się w pomieszczeniu zastępczym przy pl. Kopernika. Ten zagrzybiony lokal nie nadaje się jednak nawet do przechowywania modeli. Modelarze, kierowani przez pełnego pasji i zaangażowania **Włodzimierza Krzyżanowskiego,** czekają więc przede wszystkim na nowy lokal i... obsadę instruktorską.

CIĄG DALSZY NA STR. 10

W Aeroklubie Opolskim.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

NA ŚLĄSKU

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

Obecnie nie ma natomiast kłopotów z kadrą techniczną, kierowaną od lat przez bardzo dobrego fachowca **Wiesława Wiśniewskiego.** Brakuje tylko mechaników—kierowców.

Rok bieżący w Aeroklubie Opolskim zaznaczył się ostrym startem. Piloci zdobyli wiele nowych kwalifikacji pilotażowych i wykonali sporo przelotów. Jest nadzieja, że szybko wypełni się luka ilościowa między pilotami najmłodszego i starszego pokolenia. Ambitne zadania realizują skoczkowie spadochronowi. Tak jak w ubiegłym roku i w tym organizowane są w Aeroklubie Opolskim, w porozumieniu z kuratorium okręgu, obozy przysposobienia obronnego młodzieży szkolnej, na których szkolą się i doskonalą młodzi szybownicy i spadochroniarze.

Wspomnieć warto, że w br. aeroklubową kasę wzmocniło dodatkowe 200 000 złotych za podjęcie pracy w PLL LOT przez wychowanka AO, pilota **Waldemara Ratyńskiego.**

Żegnamy sympatyczny Aeroklub Opolski, gdzie pomimo trudności wiele się robi dla poprawy warunków pracy i rozwoju działalności lotniczej.

Młodzi górnicy Rybnickiego Okręgu Węglowego lubią latać.

GÓRNICY LUBIĄ LATAĆ

Czas popędza naszą „Wąskotorówkę". Lecimy do Rybnika. Po drodze mijamy wielkie zakłady przemysłowe. Wiadomo — Śląsk. Wkrótce lądujemy na lotnisku Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego, gdzie odbywają się właśnie loty szkolne i treningowe — szybowcowe i samolotowe. Jest wolna sobota. W powietrzu i na starcie **wiele lotniczej młodzieży, która dominuje w rybnickim aeroklubie.** Młody instruktor, ale znany już szybownik i nowy pracownik aeroklubu, **Jerzy Makula,** pracowicie szkoli na „Bocianie" swych jeszcze młodszych kolegów. Obok najmłodszych, spotykam na starcie pilotów starszych wiekiem, odpowiedzialnych pracowników okolicznych kopalń, dla których **lotnictwo sportowe stało się najlepszą formą wypoczynku.** Są wśród nich: mgr inż. **Jerzy Kuczera** — dyrektor Urzędu Górniczego w Rybniku, inż. **Antoni Porębski** z kopalni „Borynia" i inż. **Lucjan Śmieja** z kopalni „Chwałowice".

Nowo budowana wieża kontroli ruchu lotniczego w Aeroklubie Opolskim.

Przy pomocy przenośnej radiostacji lotami sprawnie kieruje doświadczony instruktor szybowcowy **Alfons Hellebrandt.** W lotnictwie pracuje już 30 lat, w tym od 15 lat w Rybniku. Latał i szkolił tu jeszcze przed oficjalnym powołaniem do życia Aeroklubu ROW, które nastąpiło w 1964 r.

W dość obszernym hangarze spotykamy, zajętych naprawą szybowca, szefa technicznego **Juliana Stachnio** i mechanika **Jana Szymurę.** Obaj przepracowali już sporo lat w Rybniku. Tak jak ich czterech młodszych kolegów—mechaników, na brak roboty nie narzekają. Ale, jak twierdzą, każdą robotę wykonać trzeba.

Hangar, który postawili kiedyś górnicy swoim lotnikom, staje się pomału pomieszczeniem uniwersalnym. Niedawno dobudowano do niego nową wiatę, która chroni wiele aeroklubowego sprzętu. W innej części hangaru przystosowuje się obszerne pomieszczenia, gdzie mieścić się będą spadochroniarnia i modelarnia. Dotychczas spadochroniarze i modelarze gnieździli się wraz z innymi w drewnianym baraku, spełniającym rolę budynku portowego. Depczemy właśnie z konieczności po brezentowym „stole", rozłożonym w baraku wzdłuż korytarza, na którym skoczkowie układają spadochrony. Wieloletni i ceniony szef modelarstwa. **Teofil Sikora,** wraz z grupą modelarzy pokazuje nam całe swoje modelarskie bogactwo. Jest co podziwiać. Z chwilą uzyskania nowego pomieszczenia modelarze będą mogli w lepszych warunkach realizować swoje ambitne plany.

Kierownikiem aeroklubu jest od 7 lat **Franciszek Rzońca.** Jest nie tylko sympatyczny, ale także potrafi załatwić dla aeroklubu wiele spraw. Rozmawiamy z nim o dorobku i planach aeroklubu. Na początku rozmowy przypomnienie: **aeroklub w Rybniku opiera swoją działalność głównie na dotacjach 13 kopalń Rybnickiego Okręgu Węglowego.** Górnicy pokrywają 2/3 kosztów obrotowych swego aeroklubu (1/3 — Aeroklub PRL). Ich gospodarczo-finansowa pomoc sprawiła, że aeroklub w ogóle powstał i że się systematycznie rozwija. Zasługa to także oddanego lotnictwu grona działaczy, na czele z prezesem honorowym Aeroklubu ROW, wiceministrem Górnictwa i Energetyki dr. inż. **Jerzym Kucharczykiem** oraz prezesem mgr. inż. **Stanisławem Kaczmarczykiem** — dyrektorem do spraw nowych mocy produkcyjnych Rybnickiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego. **Ich radością i niewątpliwą satysfakcją jest fakt, że kilkaset dzieci górników i młodych górników uprawia czynnie lotnictwo. I co godne podkreślenia — górnicza młodzież z niezwykłym zapałem garnie się do latania. Chętnych do szkolenia w powietrzu, zgłaszających się samorzutnie do aeroklubu, jest zawsze bardzo dużo. Młodzi górnicy lubią bowiem latać.**

Aeroklub przywiązuje dużą wagę do propagandy lotnictwa. Chce, żeby każdy z górników ROW-u wiedział nie tylko o istnieniu aeroklubu, ale także o jego działalności i osiągnięciach. Nie ma więc w mieście i okolicy żadnej większej imprezy bez udziału lotników. Z drugiej strony aeroklub stara się, by liczne imprezy lotnicze oglądało jak najwięcej publiczności.

W krótkim artykule nie sposób wymienić wszystkich sukcesów lotników i Rybnika. Są one już jednak niemałe. Piloci, skoczkowie spadochronowi i modelarze coraz więcej liczą się w rywalizacji z najlepszymi w kraju. Rozwijają też kontakty międzynarodowe, m.in. z górniczymi aeroklubami w Czechosłowacji, NRD i Jugosławii. Zwiększająca się liczba członków i coraz szersza działalność lotnicza stwarzają jednak potrzebę dalszej rozbudowy aeroklubu. W związku z tym w nowo budowanym w Rybniku Domu Sportu zostały wydzielone trzy pomieszczenia dla lotników. Myśli się o przedłużeniu pola wzlotów. Jest już dokumentacja (chociaż jeszcze brak środków finansowych) na budowę drugiego hangaru oraz niewielkiego ale funkcjonalnego portu lotniczego.

Obdarowani aeroklubowymi proporczykami wybieramy się w dalszą drogę. Mój towarzysz powietrznego zwiadu **Bernard Koszewski** robi jeszcze ostatnie zdjęcia, a ja załatwiam formalności związane z przelotem. Dokonuje ich były, wieloletni instruktor spadochronowy, a obecny zawiadowca, **Arnold Kaliściak,** który do pracy dojeżdża aż... z Częstochowy. O wpół do czwartej odrywamy się od lotniska pięknego aeroklubu górników ROW-u. Przed nami emocje lotu w górach.

nowiny LOT nowiny nowiny nowiny

Nr 160 lipiec 1975

sprzedające bilety. Biurka te modelowano eksperymentalnie, biorąc pod uwagę nie tylko wymiary osób z obu stron lady, ale również niezbędność wykonywania różnych ruchów w określonej kolejności (telex, telefon, łącznik do systemu rezerwacyjnego). Nawet tak prosta, pozornie, sprawa jak rozmiary szuflad i podręcznych „schowków" były tutaj szczegółowo dyskutowane.

Lokal na Waryńskiego trochę pojaśniał, jest również więcej miejsca dla klienteli, chociaż wieloosobowe wędrówki ludów dają się i tutaj dotkliwie we znaki. Słusznie też chyba zrezygnowano z dywanowej wykładziny podłogowej, zastępując ją płytami. Aktualnie pracuje tutaj 7 stanowisk, obsługujących pasażerów w ruchu zagranicznym, oraz 6 kas krajowych. Wkrótce planuje się uruchomienie 15 stanowisk dla pasażerów udających się za granicę, 7 stanowisk krajowych, 2 stoiska informacyjne oraz 2 kasy zbiorcze.

Ale na Waryńskiego i tak wszyscy żyją jedną myślą — przeprowadzką do autentycznego Air Terminalu, którego budowa planowana jest już wkrótce. Nowe Centrum Zachodnie pozwoli pasażerom na szybkie i wygodne odbycie każdej podróży i w każdym kierunku.

Póki co — będziemy nadal rozpoczynali nasze wojaże po kraju i świecie z Waryńskiego. Życzymy dobrej podróży!

Modny i popularny termin — AIR TERMINAL. To po prostu miejski dworzec lotniczy. Tu rozpoczynają się wszystkie podróże na wszystkie kontynenty. Tutaj potencjalni pasażerowie informują się a potem planują i układają trasę przelotu, dokonują rezerwacji oraz zakupują bilety. Finalną niejako czynnością jest już sama podróż na lotnisko. Codziennie przyjeżdżają i odjeżdżają z ulicy Waryńskiego w Warszawie 102 autobusy PLL LOT, których celem jest port lotniczy na Okęciu. Również codziennie sprzedaje się tutaj prawie 1000 biletów lotniczych, co, jak wiadomo, jest czynnością bardziej skomplikowaną niż nabycie peronówki. Ruch więc tu zawsze wielki, a w pełnym sezonie to już lepiej nie mówić.

Wykonane ostatnio na Waryńskiego prace remontowe podyktowane były przede wszystkim troską o wygodę pasażerów oraz koniecznością adaptowania pomieszczeń dla nowych potrzeb — instalacji skomplikowanej aparatury, która już wkrótce pozwoli na bardzo ważną i długo oczekiwaną premierę w postaci uruchomienia automatycznej rezerwacji biletów na trasach zagranicznych. To oczywiście osobny temat i wkrótce poświęcimy mu na łamach „Skrzydlatej" sporo miejsca.

Dzisiaj natomiast poinformujemy naszych Czytelników, że niezliczona ilość kabli musiała znaleźć swoje miejsce nawet w stolikach, przy których siedzą panie

ROISSY—OKĘCIE

Był to powrót do kraju po bardzo długiej nieobecności i jak zwykle z nowymi sukcesami. Zespół „Mazowsze" po podboju sal koncertowych Ameryki Południowej wrócił na pokładzie „Henryka Sienkiewicza" do Warszawy. Trzeba było widzieć ich zmęczone ale i jednocześnie uradowane twarze, gdy wsiadali na pokład naszego samolotu. Lecimy do Warszawy!

Polscy artyści spotkali się z ludźmi LOTU w Paryżu, ale tym razem na lotnisku Roissy en France, które nosi oficjalną nazwę: „Aéroport Charles de Gaulle".

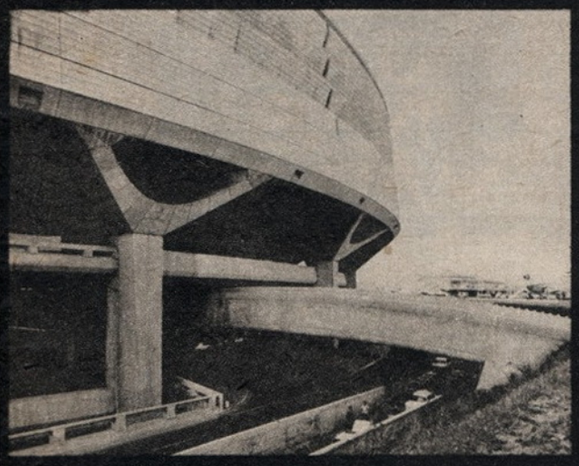
Mówi się powszechnie o nim, że jest najnowocześniejszym portem lotniczym świata, lotniskiem XXI wieku. Oficjalnie otwarte 13 marca 1974 r. obsłużyło do końca ubiegłego roku blisko 3 miliony podróżnych (porównawczo Orly blisko 13 mln).

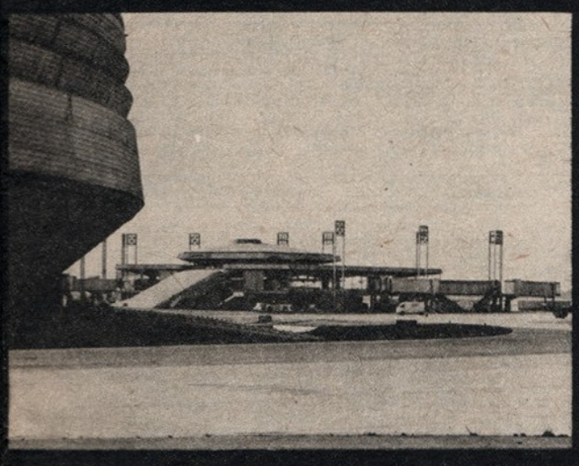
Urzekająca swą lekkością i funkcjonalnością jest architektura tego portu, który jest zresztą w permanentnej rozbudowie. Aktualnie czynny jest jeden pas startowy, budynek dworca i jego siedem satelitów, mogących przyjąć w ciągu roku 8—10 milionów pasażerów oraz 400 tys. ton frachtu. Imponujące są jednak plany na najbliższą przyszłość. Zakończenie budowy całości — 1985 r. Oto kilka liczb: W ciągu 1 godziny będzie ono w stanie przyjąć 150 samolotów na pięciu pasach startowych. W skali rocznej to odpowiednio 50 milionów pasażerów i 2 mln ton towaru!

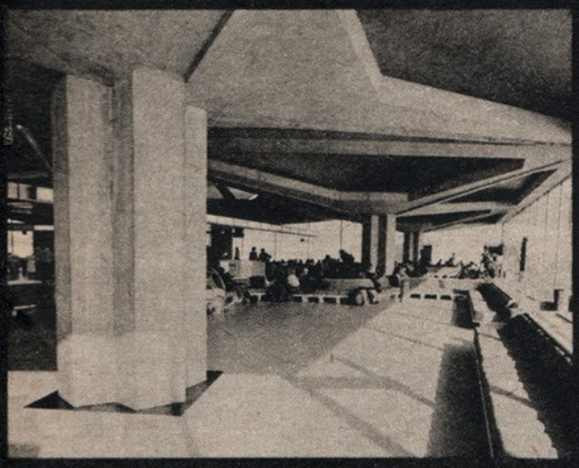
Podstawowa zasada, jaka przyświecała projektantom i budowniczym — samolot najbliżej pomieszczeń dworca, tak by pasażer odbywał jak najmniej podróży pieszo. Doskonała informacja uniemożliwia zabłądzenie, a wygodne dojazdy ułatwiają życie kierowcom samochodów.

Nasi piloci wyrażali się bardzo pochlebnie o urządzeniach technicznych nowego paryskiego lotniska, ułatwiających pracę załogom. Zamontowano tam np. specjalne urządzenie do rozpraszania mgły.

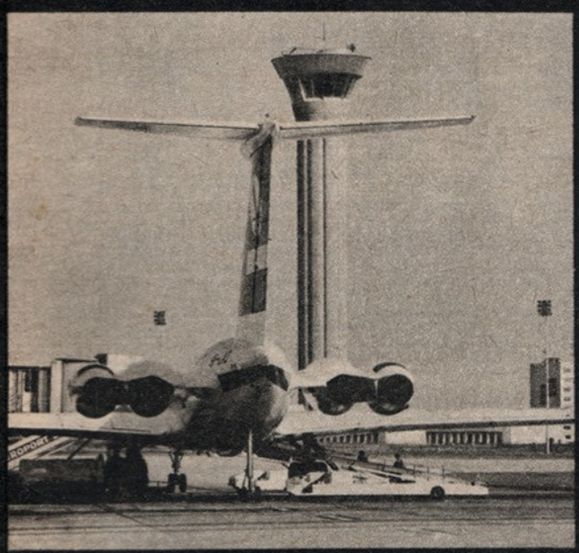
Ale już pora odlotu. SP-LAE „Sienkiewicz" ląduje na Okęciu, gdzie jak zwykle tłumy witających. Wróciło Mazowsze!

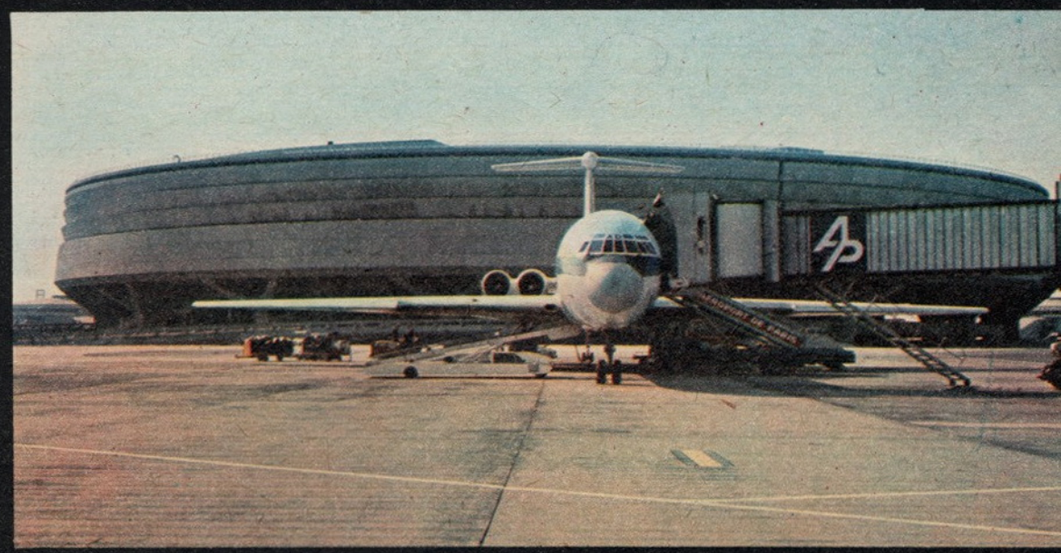






Można siedzieć w miękkim fotelu lub małej metalowej klatce, pokonując jednocześnie odległości między kontynentami. Kolorowy, wielki świat srebrne samoloty zamieniają w ciągu kilku zaledwie godzin w przestrzeń pomiędzy portami lotniczymi...





PLL LOT były ostatnio gospodarzem narady roboczej sekretarzy komitetów zakładowych kluczowych zakładów produkcyjnych z terenu stołecznego województwa warszawskiego. Naradzie poświęconej pracy partyjnej przewodniczył sekretarz KW – W. Kata.

Nasza telewizja staje się coraz bardziej ruchliwa. Dobre to zjawisko, bo w ostatecznym rachunku pozwala częściej zamienić tradycyjne plansze na „ruchome obrazki". Byliśmy — jak sądzimy — na samym początku ważnej filmowej podróży. Na pokładzie naszego „Mikołaja Kopernika" udała się do Stanów Zjednoczonych A.P. ekipa telewizyjna pod kierownictwem znanego i cenionego realizatora — dokumentalisty **Andrzeja Chiczewskiego** (na zdjęciu pierwszy z lewej). Przy aktywnej pomocy Fundacji Kościuszkowskiej i Towarzystwa „Polonia" ekipa polskiej TV przygotuje materiały do kilku filmów dokumentalnych poświęconych udziałowi Polaków w tworzeniu zrębów dzisiejszego atlantyckiego mocarstwa.

Życzyliśmy oczywiście w chwilę po wylądowaniu polskiego transatlantyka na Okęciu).

Tygodnik „Post Eagle" miał zawsze dobre i aktualne wieści dla ludzi interesujących się polskim sportem, a w szczególności sukcesami odnoszonymi przez biało-czerwonych na arenach całego świata. Na łamach „Skrzydlatej" prezentowaliśmy latem 1974 r. wycinek z polonijnego pisma, w którym odnotowano przylot polskiej ekipy piłkarskiej na Mistrzostwa Świata w piłce nożnej wraz z życzeniami naszej stewardesy, chcącej spotkać się z piłkarzami następnego dnia po finale! Sprawdziło się co do joty.

A dzisiaj — już bez przepowiedni — komunikujemy z pełną satysfakcją, że od 2 lipca tygodnik ukazujący się w Clifton w stanie New Jersey przynosił będzie na 4 stronach najświeższe informacje o polskim sporcie. Będzie je dostarczał za pośrednictwem LOTU — „Przegląd Sportowy".

Szczegóły całej operacji omówił w czasie swojego ostatniego pobytu w Warszawie redaktor naczelny i wydawca pisma — **Chester Grabowski** (na zdjęciu).

JAK NAS WIDZĄ

Trzeba wyznać na samym wstępie, że lotowska i samolotowa problematyka trafia pod coraz to inne strzechy (czytaj: tytuły). By nie być gołosłownym — dwa przykłady na początek.

Tygodnik *„Gospodyni"* — ćwierć miliona nakładu! W numerze poświęconym najmłodszym – interesujące spotkanie z Markiem Malanowskim, zdobywcą głównej nagrody w konkursie UNICEF, o którym pisaliśmy również na łamach „Skrzydlatej". Autorka Halina Bokun przeprowadziła ciekawą rozmowę z Markiem i jego rodzicami. Oczywiście sporo było o malarstwie, ale i samoloty też były...

Miesięcznik „Żyjmy dłużej" ma również licznych zwolenników (nakład 170 tysięcy). Na jego łamach zawsze wiele ciekawych informacji dla ludzi zdrowych i takich, którzy chcą, by im nic nie zaszkodziło... W numerze majowym ukazał się wielce pożyteczny materiał dla wybierających się na wakacje. Czym odbyć podróż? Czy wszyscy mogą skorzystać z uprzejmych zaproszeń linii lotniczych? Autorka interesującego artykułu Wiesława Goszczyńska udzieliła wielu konkretnych rad i wskazówek. Jedną z nich warto zacytować:

„Osobom bardzo przeżywającym podróż samolotem, ze skłonnością do choroby powietrznej, nie radzimy spożywać przed lotem potraw kwaśnych, bardzo słodkich. Najlepsza jest gorzka, mocna herbata (bez cytryny) i kilka uspokajających kropli.

Nie należy zbyt emocjonalnie traktować podróży samolotem. Przecież tysiące załóg w lotniczych mundurach corocznie „wylatują" miliony kilometrów. Latające dziewczęta są zawsze miłe i uśmiechnięte, czułe na nasze często nie najlepsze samopoczucie. Wystarczy wyciągnąć rękę nad głowę, nacisnąć zielony guziczek i zaraz zjawi się stewardesa, która będzie naszą najlepszą opiekunką".

Oddano więc nas w troskliwe ręce. Jak one ciężko pracują, pisze w obszernym artykule popularny IMT „Światowid". Redaktor Tadeusz Olszewski opisał bardzo dokładnie swoją lotniczą podróż na trasie Warszawa — Budapeszt — Bukareszt — Budapeszt.

W swoim interesującym, pełnym wielu ciekawych spostrzeżeń materiale ukazuje prawie wszystkie blaski i cienie zawodu stewardesy. Artykuł ten zresztą inauguruje nowy cykl pt. „Spotkania". Poświęcony jest on ludziom, których zawodowe obowiązki polegają na tym, by stworzyć wszystkim jak najlepsze warunki podróży, zwiedzania i wypoczynku. Mają to być nie tylko portrety „turystycznych" zawodów, ale równocześnie swoiste weryfikacje obiegowych, nie zawsze przecież najtrafniejszych, przekonań o pracy tych wszystkich, bez których trudno sobie wyobrazić szeroko rozumiane usługi dla turysty.

A przecież wszystkim kandydatkom na stewardesy marzy się przede wszystkim poznawanie świata. T. Olszewski pisze: „Są przekonane, że praca w PLL LOT pozwoli im na zwiedzanie europejskich i pozaeuropejskich metropolii. Tymczasem owo poznawanie ogranicza się na ogół do portów lotniczych. Stewardesy latają do wszystkich miast, z którymi LOT utrzymuje regularną komunikację. Ale dla większości z nich taki np. Paryż — to tylko i wyłącznie lotnisko Le Bourget, Rzym — to lotnisko Fiumicino, Kopenhaga — lotnisko Kastrup, Istambuł — lotnisko Yesilkoy itd. itp. Tak więc ów wielki świat, który ma być przybliżony przez granatowy mundurek stewardesy, jest światem betonu, pasów startowych i szkła budynków portowych... Pasażerowie mają latające dziewczyny z jednej strony za opiekunki, z drugiej — za istoty, przed którymi świat stoi otworem. Jak jest z tym otwartym światem, już wiemy. Nie tak go dużo i nie taki on bardzo ciekawy. W końcu wszystkie porty lotnicze są do siebie podobne, różnią się jedynie szczegółami. A „zwiedzanie" tych portów, to, w uproszczeniu, rezygnacja z życia prywatnego. Każda stewardesa musi „wylatać" miesięcznie 90 godzin. Oznacza to, że w ciągu miesiąca trzeba poświęcić 25—26 dni na latanie. A jeśli jest dzień wolny, może zdarzyć się konieczność nagłego zastępstwa. Dlatego stewardesa na pytanie: „co robisz jutro?" odpowiada: „mam lecieć do Wiednia" (bo nie można wykluczyć, że trzeba będzie lecieć, wbrew pierwotnym planom, np. do Bukaresztu, jak to się zdarzyło pani Urszuli w dniu mojej podróży), lub „mam mieć wolny dzień". Stuprocentową pewność wolnego dnia można mieć tylko w przeddzień Bożego Narodzenia i Nowego Roku. 25 grudnia i 1 stycznia nie odbywają się bowiem żadne rejsy.

Tym, którzy od czasu do czasu przy okazji podróży lotniczej stykają się z eleganckimi, uśmiechniętymi dziewczętami, wydaje się, że osiągają one zarobki, o jakich nie śni się przeciętnemu śmiertelnikowi. A tymczasem zasadnicza płaca szefowej pokładu, do którego to stanowiska dochodzi się po paru latach pracy, wynosi 1900 zł plus 25 zł za każdą godzinę spędzoną w powietrzu. Plus 48 zł dziennie na wyżywienie (ale nie w gotówce, lecz w talonach, które mogą być realizowane tylko w restauracji portu Okęcie). Plus niewysokie diety w dewizach. Łącznie około 5000 zł". O blaskach zawodu mówi autorowi interesująco szefowa pokładu Urszula Waśniewska, ale to już radzimy przeczytać w oryginale.

J. M. M.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. Grójecka 17, pokój 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński.

IX MISTRZOSTWA POLSKI MODELI HALOWYCH

IV MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI HALOWYCH

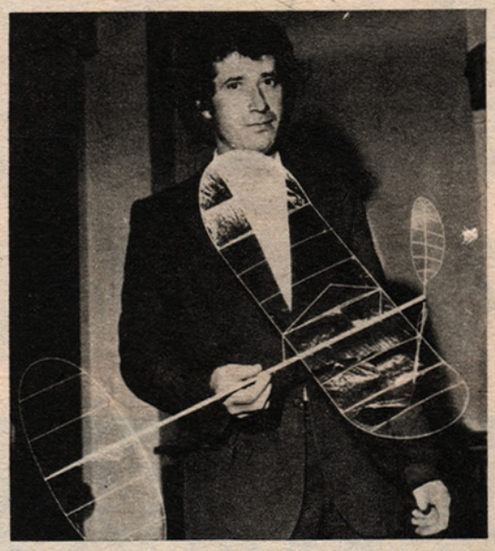
W dniach 13—15 czerwca odbyły się we Wrocławiu zawody, które zgromadziły na starcie ekipę ČSRS, dwie ekipy Polski i reprezentanta NRD. Na imprezie uzyskano bardzo dobre wyniki, a trzy indywidualne klasyfikacje i zespołowa (międzynarodowa) świadczą o wysokim poziomie reprezentantów oraz reszty zawodników.

Indywidualnie w imprezie międzynarodowej zwyciężył Jiří Kalina — 63'48", wyprzedzając o trzy sekundy Edwarda Ciapałę 63'45". Trzecie miejsce uzyskał Edward Chlubny — 61'34", czwarte aktualny mistrz świata w tej kategorii Ryszard Czechowski — 58'19", piąte Piotr Stefan Bombol — 56'53", szóste Sylwester Kujawa. Tak więc mistrzem Polski został Edward Ciapała, a wicemistrzami Czechowski i Bombol. Zespołowo w klasyfikacji międzynarodowej zwyciężyła Polska I, przed ČSRS i Polską II. Zawodnik NRD Schramm zajął 9 miejsce, wyprzedzając jedynie reprezentanta Polski II — Kapuśniaka.

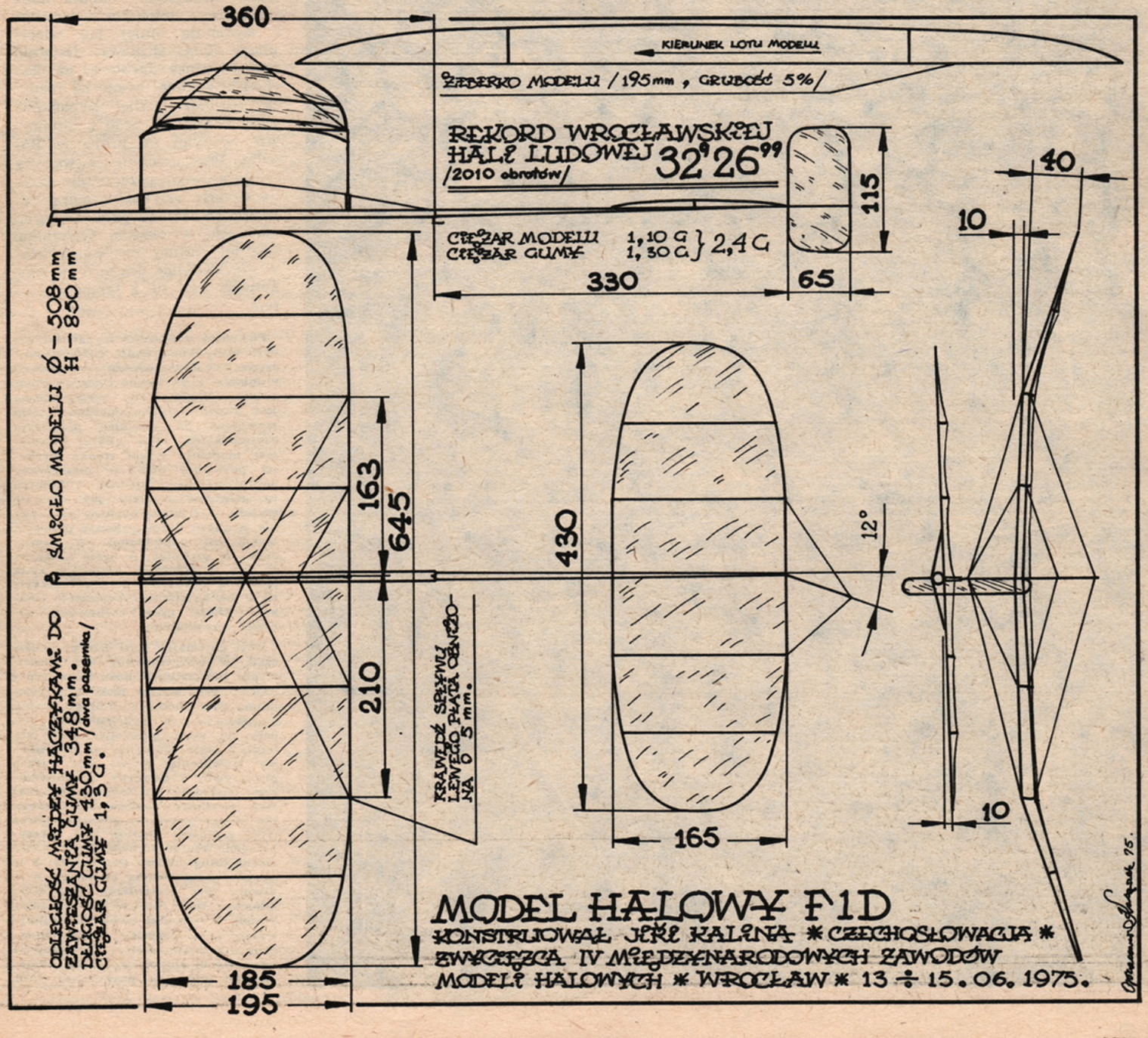
Równolegle rozegrano Mistrzostwa Polski Juniorów. Najlepszy okazał się Paweł Frąckiewicz (A. Wrocław), którego model uzyskał w dwóch lotach 49'05". Tytuły wicemistrzów zdobyli Stanisław Garlicki (A. Kraków) — 48'18" i Dariusz Jaszczak (A. Wrocław) — 34'28". Pocieszający jest fakt, że wielu młodych zawodników osiąga dobre rezultaty i wytrwale goni czołówkę (mam na myśli Zbigniewa Szymańskiego z Aeroklubu Wrocławskiego oraz wyniki juniorów, nad którymi pieczę sprawują Piotr S. Bombol we Wrocławiu i Ryszard Czechowski w Krakowie). Docenić należy także wkład pracy włożonej w szkolenie młodych zawodników przez kol. Sierko z Bydgoszczy.

Na zawodach ustanawiano dwa razy rekord hali — z rywalizacji Ciapała — Kalina wynik tego ostatniego jest oficjalnie najlepszym lotem modelu halowego we Wrocławskiej Hali Ludowej (32'26"). W pierwszym dniu zawodów padły najlepsze wyniki — przyczyniła się do tego pogoda: — cieplej było w hali niż poza nią (22°C w hali, a 18°—20°C poza nią). Drugi dzień, bardzo ciepły, powodował silną turbulencję i wędrówki modeli oraz ich „zawieszanie się" na ścianach i sufitach hali. Obserwując imprezę doszedłem do wniosku, że obiekt wrocławski nadaje się do rozegrania WIELKIEJ IMPREZY. Żałować trzeba, że nie przyjechali do Wrocławia Rumuni, Węgrzy, Jugosłowianie. Może jubileuszowe X Mistrzostwa Polski i V Międzynarodowe Zawody zgromadzą na starcie większą liczbę zawodników zagranicznych. Ale o jubileuszowych zawodach już trzeba myśleć, by wypadły okazale i otworzyły drogę do stałych corocznych kontaktów czołówce europejskiej w klasie F1D.

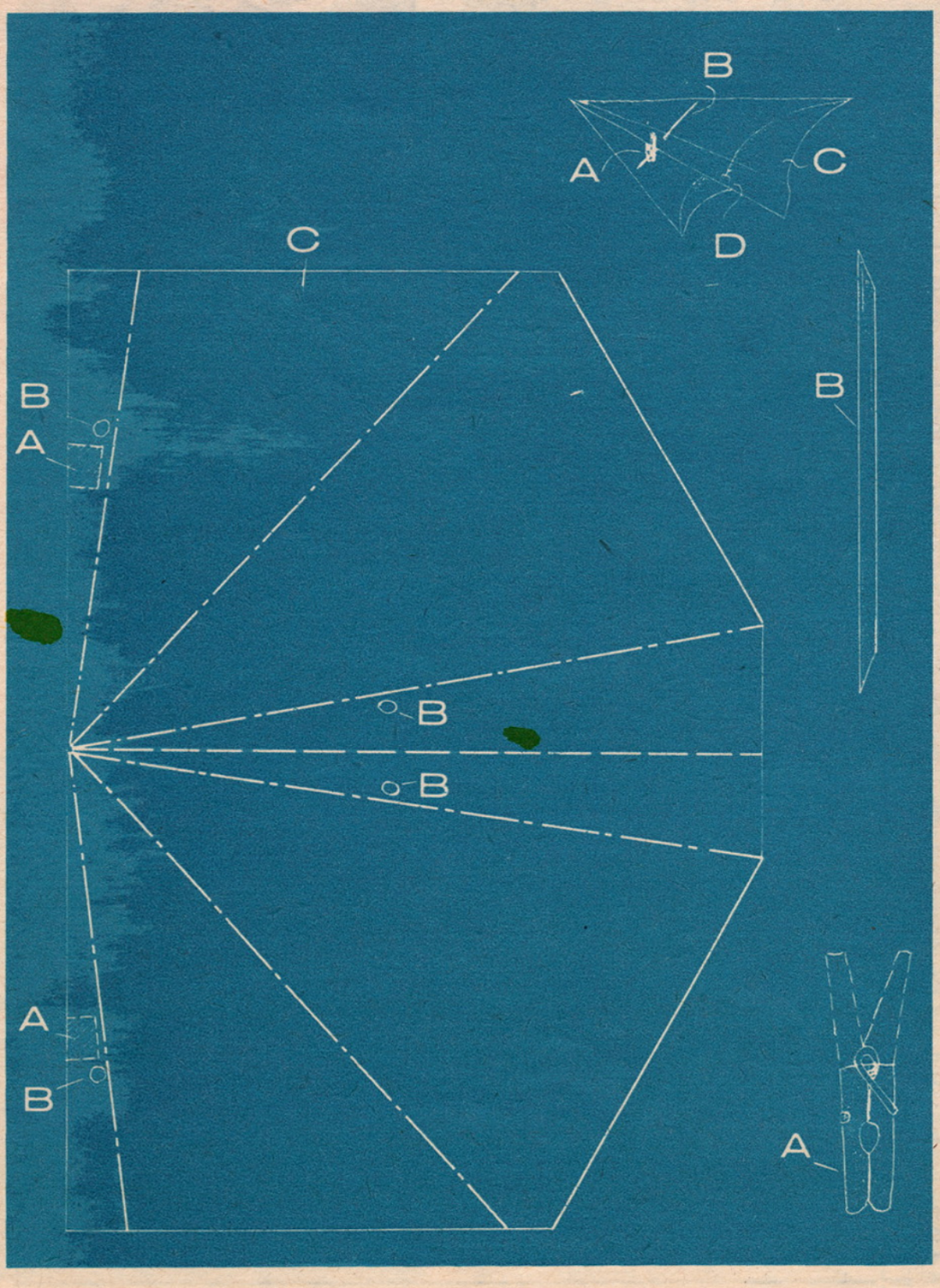
J. K.



Ryszard Czechowski ze swoim rekordowym modelem. Zdjęcie: B. Koszewski



ZANIM WYSTARTUJESZ



Budowa szybowców zboczowych, zwanych u nas lotniami, jest — jak mawia pewien znajomy — czymś pośrednim między modelarstwem a lotnictwem, w gruncie rzeczy nie będąc ani jednym ani drugim. Faktem natomiast jest, iż coraz większe grono entuzjastów buduje takie szybowce z miękkim pokryciem i wykonuje mniej lub więcej udane loty ślizgowe. Ostatnio jednak prasa fachowa na Zachodzie zwraca uwagę na rosnącą również liczbę wypadków, właśnie podczas prób z lotniami wzorowanymi na projekcie Rogallo. Przypuszczam, iż wszyscy zainteresowani przeczytali wnikliwie serię artykułów mgra inż. Wiesława Stafieja publikowanych niedawno w naszym tygodniku. Bez tej lektury nie warto właściwie zaczynać pracy, o ile ktokolwiek nosi się z takim zamiarem.

Powodem większości wypadków nie były wady konstrukcji. Główną przyczyną był brak wiedzy teoretycznej u pilotów i na pewno brak doświadczenia. Najbardziej niebezpieczna jest zmiana środka ciężkości lotni wywołana na przykład poziomym usytuowaniem ciała pilota. Powstające momenty wokół środka ciężkości powodują przejście płaszczyzny nośnej na kąty ujemne, z którego to położenia niestety już nie ma wyjścia — i lotnia nurkuje gwałtownie, a nawet może wykonać przewrót wokół osi poprzecznej. W Szwajcarii, na przykład, w ogóle zakazane są loty w położeniu poziomym ciała pilota, a doświadczeni piloci starają się o jak najniższe umieszczenie środka ciężkości przez zachowanie pozycji prawidłowej.

Aby Czytelnicy nasi nie przypuszczali, iż teoretyzujemy bez właściwych, konkretnych doświadczeń, podajemy plan małego modelu miękkopłata, przy pomocy którego każdy z potencjalnych konstruktorów będzie się mógł przekonać, jak lata lotnia i jakie znaczenie ma prawidłowe wyważenie. Model jest bardzo prymitywny i dostępny do doświadczeń dosłownie dla każdego. Z arkusika zwykłego papieru zeszytowego lub innego wycinamy pokazany obrys (1:1), zaginamy wzdłuż linii przerywanych. Pilota imituje ucięta klamerka fotograficzna. Oznaczenia: A — miejsce zamocowania klamerki, B — otwory dla wstawienia poprzeczki (słomka lub listewka o średnicy 3 mm), C — papier cienki, D — przylepiec. I to wszystko. Życzę powodzenia podczas prób i wyciągnięcia właściwych wniosków, przed rozpoczęciem lotów na prawdziwej lotni.

P.E.

SILNIK NOWEGO RODZAJU

Drodzy Koledzy!

Otrzymałem sporo listów od amatorów budowy silnika wirnikowego mego pomysłu („Silnik nowego rodzaju" — „SP" nr 12/1975), z pytaniami o szczegóły konstrukcji lub z prośbą o przesłanie rysunków. Sprawa nie jest tak prosta, jak się niektórym Kolegom wydaje i zwracam tu uwagę na pewne jej aspekty, aby uniknąć nieporozumień na przyszłość. Otóż budowa seryjnego silnika, po wyprodukowaniu i przebadaniu prototypów, będzie w zasięgu konstruktorów amatorów mających możliwość kooperacji z przemysłem. Natomiast budowa prototypu, to sprawa znacznie trudniejsza. Trzeba wziąć pod uwagę to, że silnik ten nie ma odpowiednika na świecie i w związku z tym budowa prototypu, próby (konieczność budowy hamowni), dopracowywanie silnika pod względem konstrukcyjnym i technologicznym, wszystko to dla amatora może się okazać zbyt pracochłonne i co najważniejsze, zbyt kosztowne. Ponieważ sprawa ma szerszy zasięg, zwróciłem się z propozycją wykorzystania mego pomysłu do ZPLiS, a po ogłoszeniu w Biuletynie Urzędu Patentowego przesłałem dokumentację patentową do ILot dla uzyskania opinii. Jeśli Instytut wyda pozytywną opinię, jest nadzieja na podjęcie tego zagadnienia przez przemysł. Dlatego proszę o cierpliwość i rozwagę przy podejmowaniu decyzji o samodzielnej budowie tego silnika.

Ci jednak, którzy biorąc to wszystko pod uwagę nie zrezygnują z zamiaru budowy, znajdą dalsze wiadomości o silniku w dokumentacji patentowej, którą obecnie można już otrzymać w UPat. Oczywiście nie ma tam rysunków wykonawczych. Otóż silnik jest konstrukcją bardzo elastyczną, da się wykonać w różnych wariantach, a jest to ściśle związane z odpowiednią technologią wytwarzania. Ze swej strony pracuję nad dalszym rozwojem konstrukcji silnika i udało mi się ją ulepszyć. Po zakończeniu tych prac nie będę czynił tajemnicy z konstrukcji dla amatorów. Wydaje mi się jednak, że chętni powinni zjednoczyć swe siły w celu wspólnego opracowania konstrukcji i technologii wariantu najodpowiedniejszego dla wszystkich amatorów, a następnie — po wprowadzeniu podziału zadań między sobą — szybciej można by wykonać prototyp i jego próby. Pamiętajmy bowiem o tym, że silnik, który ma być dopuszczony do ruchu lotniczego, musi przejść komplet prób, mieć należycie opracowane charakterystyki i wykazać się niezawodnością działania.

Z lotniczym pozdrowieniem

Stanisław Wojno — Elbląg

KOMISJA LOTNICZYCH KONSTRUKTORÓW AMATORÓW FAI

Na 67 Zgromadzeniu Generalnym FAI w Sydney w Australii (listopad 1974 r.) postanowiono uznać powołaną 10 lipca 1974 r. w Paryżu — Komisję Lotniczych Konstruktorów Amatorów (ICABA — International Comittee of Amateur Built Aircraft lub CIACA — Commission Internationale d'Aéroneís de Construction Amateur). W komisji tej działają przedstawiciele: Holandii, Belgii, RFN, W. Brytanii, Francji, Kanady, Szwecji, USA, Japonii, Iranu, Włoch, Australii i Nowej Zelandii. Przewodniczącym komisji jest Anglik David Faulkner-Bryant, a wiceprzewodniczącym Paul Poberezny z USA.

31 stycznia 1975 r. nowa komisja FAI obradowała w Londynie. Tematem obrad były sprawy. Potrzeba ujęcia statystycznego kto, gdzie i jakie konstrukcje amatorskie buduje w świecie. Opracowanie zasad wolnej wymiany dokumentacji technicznej i współpracy pomiędzy krajami. Przygotowanie się do walki z biurokracją lotniczą w świecie. Uznanie fabrycznych zestawów konstrukcyjnych do samodzielnego montażu za najlepsze rozwiązanie problemu rozwoju ruchu amatorskiego, bo zapewniające szybkość budowy i bezpieczeństwo lotu. Opracowanie ankiet tematycznych dla przesłania do aeroklubów narodowych zrzeszonych w FAI.

Komisja postanowiła ustanowić nagrodę dla najlepiej odtworzonego samolotu historycznego, która w przyszłości ma być przyznawana corocznie. Przy okazji przedstawiciel Francji poinformował komisję, że w tym kraju powstała specjalna wytwórnia lotnicza, w której 50 osób zajmuje się wyłącznie rekonstrukcją i budową samolotów historycznych. Wytwórnia otrzymała od rządu francuskiego oficjalną zgodę na budowę wszelkich samolotów, które powstały przed 1936 r. z tym jednak, że samoloty te otrzymują najczęściej zgodę jedynie na loty przylotniskowe.

Oficjalny kalendarz FAI obejmuje w 1975 r. już sześć specjalnych imprez dla konstruktorów amatorów (Belgia, Szwecja, W. Brytania, RFN, Francja i USA). **(w)**

SAMOLOT BEZ OGONA? CZYLI PRAWDA O AMERYKAŃSKICH ZESTAWACH KONSTRUKCYJNYCH

W zachodnioniemieckim czasopiśmie „Aerokurier" ukazała się bardzo interesująca wiadomość pod znamiennym tytułem: „Samolot bez ogona?" Czytamy w niej m.in.:

Często informujemy o amerykańskich zestawach elementów do samodzielnego montażu samolotów przez konstruktorów amatorów, które spotykają się z dużym zainteresowaniem również w RFN. Z reguły podajemy adres wytwórni i cenę zestawu, myśląc w swej naiwności, że może za jakąś tam sumę sprowadzić z USA wielką skrzynię części, z jakich po dokładnym przestudiowaniu instrukcji zmontuje się samolot, który po jego polakierowaniu — wystartuje. Niestety, to nie takie proste. Zestawy sprowadzane z USA i Kanady nie stanowią kompletnego samolotu. I to nie ze względów obniżki kosztów, lecz... przepisów lotniczych, które zabraniają dostawy kompletnych samolotów.

Otóż przepisy amerykańskie uzależniają tzw. eksperymentalne dopuszczenie do lotu samolotu amatorskiego od warunku wykonania większej jego części oraz montażu przez osoby, traktujące to jako hobby w czasie wolnym od zajęć zawodowych lub w celach samokształceniowych. Do elementów, które nie muszą być samodzielnie wykonane, należą: silniki, śmigła, łopaty i głowice wirników nośnych, koła z hamulcami oraz tzw. normalia, jak okucia i napędy sterów, wypraski i materiały pokryciowe. Mogą one być zakupione lub wykorzystane z innych samolotów.

Samoloty budowane z zestawów konstrukcyjnych, które zawierają wyłącznie elementy prefabrykowane, przycięte, nawiercone i wygięte — gotowe do montażu — nie spełniają warunku wymienionego przepisu, który mówi o konieczności samodzielnego wykonania i zmontowania przez amatora większej części swego samolotu.

Dlatego też sprzedawane zestawy konstrukcyjne mogą zawierać najwyżej 50 proc. elementów potrzebnych do budowy. Może się więc zdarzyć, że nabywca otrzyma upragniony zestaw konstrukcyjny do budowy samolotu, ale bez... usterzenia. **(w)**

NOWI CZŁONKOWIE

213. **REICHERT Roman,** 05-710 Milanówek, ul. Dębowa 8 m. 33. Inżynier lotniczy. Interesuje się lotniami (już buduje) oraz balonami na ogrzane powietrze.

214. **KONOPKA Wiesław,** 05-150 Łomianki k/Warszawy, ul. Szpitalna 31. Lat 17. Uczeń w zawodzie mechanika lotniczego. Interesuje się wszelkimi lotniczymi konstrukcjami ultralekkimi.

215. **GÓRECKI Zenon,** 25-550 Kielce, ul. Jeleniowska 75. Lat 44. Inżynier zootechnik. Interesuje się lotniami.

216. **REWASIEWICZ Tadeusz,** 46-220 Byczyna, woj. Opole, Gołkowice 16. Lat 27.

217. **REMPLAKOWSKI Ryszard,** 75-526 Koszalin, ul. Broniewskiego 19 m. 3. Lat 33. Interesuje się konstrukcjami ultralekkimi.

218. **HEBERLEIN Otto-Eugen,** 122 Eisenhüttenstadt (DDR), Friedensweg 11. Interesuje się lotniami. NRD.

219. **ZABEL Karl-Otto,** 122 Eisenhüttenstadt 6 (DDR). Interesuje się lotniami. NRD.

UZUPEŁNIENIE DANYCH

KŁYS Andrzej, 91-358 Łódź, ul. F. Chopina 2 m. 10. Inżynier mechanik. Interesuje się lotniami i poduszkowcami oraz aparatami krótkiego startu i lądowania.

LOTNIE

Stanisław Sychra — Dvur Králové, CSRS, Henryk Ploch i Jerzy Śmierciak — Świebodzice, Leszek Wawreńczuk — Łagiewniki. Rysunki wykonawcze i opis budowy nowej lotni zostały zamieszczone w „SP" nr 27/1975.

KORESPONDENCJE

Jan Obarewicz — Aleksandrów k/Łodzi. Dziękujemy za bardzo miły list. Listy do autora artykułu można kierować na adres redakcji.

Janusz Kupiec — Kraków. Korespondencję do Klubu Amatorów Konstruktorów należy przesyłać na adres naszej redakcji.

Ryszard Fus — Jarosław. Adresów zagranicznych nie podajemy.

Andrzej Kłys — Łódź. Dziękujemy za bardzo ciekawy list i trafną ocenę dotychczasowej roli KAK-u. Życzenia postaramy się spełnić w miarę możliwości. Serdecznie pozdrawiamy!

Tadeusz Rewasiewicz — Gołkowice. Witamy w gronie członków KAK i życzymy spełnienia zamierzeń!

Zenon Bórecki — Kielce. Witamy serdecznie wśród członków KAK!

Członek KAK kol. **Stefan Dębosz** informuje o zmianie adresu: 34-100 Wadowice Os. XX-lecia 2/20.

Vaclav Cihla, Zahradni 242, Doubi, 360 07 Karlovy Vary, CSRS, pisze w imieniu kolegów interesujących się lotniami. Chętnie nawiążą oni korespondencję z naszymi sekcjami lotniarzy.

O WŁAŚCIWOŚCIACH LOTNI

Prosimy o poprawienie omyłek drukarskich dostrzeżonych w „SP" nr 23—25/1975.

„SP" nr 23/1975

Kolumna pierwsza — wzory:

wiersz drugi jest: $Cz = \frac{\delta V^2}{2} S = Q$

powinno być $Cz: \frac{\delta V^2}{2} S = Q$

Kolumna czwarta — wiersz przedostatni:

jest: ...w obszarach podkrytycznych...

powinno być: ..w obszarach nadkrytycznych...

Kolumna trzecia — wiersz siedemnasty:

jest: ...trójkąta płata lotni...

powinno być: ...trójkątnego płata lotni...

„SP" nr 25/1975

Kolumna pierwsza — wiersz piąty:

jest: ...„Cz jeden" jest mniejszy...

powinno być: ...Cz_1 jest mniejsze... (albowiem zastąpienie symboliki cyfrowej literową w tym przypadku sugeruje raczej, iż „Cz jeden" oznacza Cz = 1, a nie o to chodzi).

Lotnia bydgoszczan w chwilę po starcie.

Zdjęcie: A. Fedorowicz

Jerzy Lutkowski (z lewej) i Andrzej Mądrzyk przygotowują swój ulepszony miękkopłat do startu.

Zdjęcie: B. Ranoszek

SKOK DO KOŁA DOSKONAŁOŚCI

Nasi lotnicy wyjeżdżający za granicę nie bardzo lubią porównywać to wszystko, co tam zobaczą, z tym czym dysponują w kraju. Najczęściej zasłaniają się brakiem umiejętności pisania. Oczywiście zdarzają się wyjątki. Wydaje mi się, że konfrontacja taka byłaby niekiedy może i niekorzystna dla nich samych, ponieważ w jakiejś mierze zmiany na lepsze — jakie powinny nastąpić — zależą także od wyjeżdżających. Ja jednak spróbuję.

Weźmy, na przykład, taką sprawę: ochronę lotniska. Naszych lotnisk pilnuje straż przemysłowa. Najczęściej pracę tę wykonują ludzie nie najlepiej przygotowani do strzeżenia obiektów lotniczych. Ich prezencja, spostrzegawczość, a nade wszystko czujność mogą niekiedy budzić zastrzeżenia.

Jak tę sprawę rozwiązano w NRD? Pieczę nad lotniskami sprawuje policja ludowa. A więc fachowcy z prawdziwego zdarzenia. Na lotnisku znajduje się posterunek, najczęściej jednoosobowy, który — jak mi powiedziano — zdaje całkowicie egzamin. Wprowadzenie tak zwanego etatu psiego (wilczur) podnosi czujność owego posterunku i ostrzega niepożądanego przybysza przed wkroczeniem na teren lotniska. Warto w tym miejscu wspomnieć, że w pobliżu okna posterunku znajduje się skrzynka pocztowa, która opróżniana jest z korespondencji raz dziennie, w samo południe.

Inne zagadnienie: ogrodzenie lotniska. Ile to już u nas wydano pieniędzy na ten cel. Zabudowania lotniskowe w NRD stanowią zwartą bryłę, ze wszystkich stron ogrodzoną. Niemożliwy jest w tym przypadku start samolotu spod hangaru. Bramę w ogrodzeniu (rozsuwana) po prostu zamyka się po zakończeniu lotów. Mniejszy obszar zagrodzony może być lepiej strzeżony i zabezpieczony przed niepożądanymi osobami. Lotniska, jako takiego, właściwie nikt nie pilnuje. Nie ma potrzeby.

Wzorowy porządek jest wszędzie widoczny. Czystość ma tutaj hasło wywoławcze. Ład, porządek, dobra organizacja, punktualność — oto z czym przybysz ma do czynienia na każdym kroku.

Oddzielny temat to wyposażenie w sprzęt, różnego rodzaju urządzenia, pomoce szkoleniowe i techniczne. Cały ośrodek jest zradiofonizowany. Na lotnisku wybudowano ostatnio piękny wielopiętrowy budynek mieszkalny.

Ośrodek na lotnisku Oppin — w pobliżu Halle, który jest tematem korespondencji — to właściwie Klub Spadochronowy. Jego pełna nazwa: Klub für Fallschirmsport der GST. Ośrodków tego rodzaju w NRD jest dziesięć, o czym napiszę oddzielnie.

Klub Spadochronowy Halle-Oppin znalazł się w szczęśliwej sytuacji, głównie ze względu na swe położenie jak również warunki klimatyczne. Co prawda Oppin leży w regionie dużych zakładów przemysłowych, ale na lotnisku tego się jednak nie odczuwa. Czyste powietrze i spokój wpływają na dobre samopoczucie i jakość pracy szkoleniowej.

Otóż to. W rejon Halle ściągnięto najlepszych sportowców spadochronowych. Stworzono im dobre warunki dla pracy zawodowej, zapewniono odpowiednie warunki mieszkaniowe, pomyślano nawet o szybkim dojeździe do lotniska, przekazując im do użytkowania motocykle. Na lotnisku każdy z członków kadry narodowej dysponuje urządzonym pokojem. W czasie treningu jego warunki mieszkaniowe nie ulegają właściwie zmianie, ponieważ pokój, w którym przebywa, jest właściwie jego domem na lotnisku.

Nasilenie pracy szkoleniowo-treningowej w ośrodku rozpoczyna się w każdy piątek po południu i trwa do późnych godzin popołudniowych w niedzielę. W NRD od wielu lat soboty są wolne od pracy. Sprzyja to — na przykład w sporcie — ciekawym inicjatywom i ułatwia opracowanie interesującego programu szkolenia lotniczego. W tym miejscu pragnę dodać, że w ośrodku Oppin, mimo iż nosi on nazwę spadochronowego, odbywa się również latanie. Z lotniska korzystają zarówno piloci szybowcowi jak i samolotowi. Wpływa to na racjonalny rozwój ośrodka. Członkom kadry narodowej stworzono bardzo dobre warunki pobytu na lotnisku. W tym stwierdzeniu nie ma przesady. Trzeba oczywiście dodać, że na miejscu znajduje się dobrze prowadzona stołówka, że czynny jest bufet-kantyna, że mieści się także dobrze wyposażony gabinet lekarski, że ośrodek dysponuje aparatem projekcyjnym, kamerami filmowymi oraz licznymi pomocami do szkolenia i treningu.

Ale i członkiem kadry narodowej nie jest tak łatwo zostać. Członkostwo niesie z sobą wiele przywilejów, ale i wymaga również sporo wyrzeczeń. Dość rygorystyczny program treningu, dostosowania się do wskazówek specjalistów, a przede wszystkim trenerów, zmierza do stałego podnoszenia sprawności fizycznej, doskonalenia w akrobacji spadochronowej jak również w skokach na celność lądowania.

I co najciekawsze: z rozmów jakie przeprowadziłem wynika, iż trenerzy zbyt długo nie czekają na wyraźny wzrost formy sportowej skoczka. Jeśli specjaliści orzekną, że wyniki uzyskiwane przez określonego członka kadry narodowej są niezadowalające, to po prostu skreślają go z listy. Twierdzą, iż szkoda czasu, pracy, pieniędzy i miejsca dla takiego osobnika w kadrze. Liczą się wyniki, liczy się każdy skok, gdziekolwiek byłby on wykonany. Z trenerami współpracują różni specjaliści, w tym lekarze, psycholodzy, magistrowie wychowania fizycznego itp.

Usportowienie członków kadry narodowej jest niezwykle wysokie. Ale nie tylko. Każdy skoczek spadochronowy, w ogóle pilot, mechanik czy technik lotniczy — to dobry sportowiec. Ogromny nacisk władz państwowych na wychowanie sportowe i rozwój fizyczny młodego obywatela — daje w następnych latach wspaniałe efekty sprawności. Z ogromną satysfakcją dla gospodarzy i jednocześnie z zawstydzeniem dla nas samych oglądałem mecze siatkówki, w wyniku których nasi sportowcy zostali bezpardonowo pokonani i zajęli ostatnie miejsce. A przecież wśród grających było kilku magistrów wychowania fizycznego. Skoczkowie naszych zachodnich sąsiadów mają ogromną przewagę w sprawności fizycznej, dzięki codziennemu treningowi sportowemu, który jest nieodłączny w ich szkoleniu spadochronowym.

Wreszcie kilka zdań na temat sędziowania i samych sędziów. W spadochroniarstwie NRD jest zarejestrowanych blisko czterdziestu sędziów. Przeszli oni szkolenie specjalistyczne i uzyskali uprawnienia do sędziowania. Istnieją dwie klasy sędziów: sędziowania akrobacji spadochronowej oraz sędziowania skoczków na celność lądowania. Każdy taki sędzia otrzymuje książeczkę-legitymację. Do niej wpisuje się udział sędziego w zawodach, mistrzostwach krajowych i międzynarodowych. Sędzia, który nie sędziuje lub sędziuje źle, traci prawo do wykonywania swych uprawnień.

Pisząc o niektórych spostrzeżeniach z podróży po NRD — oczywiście w ogromnym skrócie — miałem na celu podzielenie się nimi z Czytelnikami „Skrzydlatej". Wydaje mi się, że chcąc unowocześniać lotnictwo sportowe, trzeba wiedzieć co w tej dziedzinie robią inni. Oczywiście nie wszystkie poczynania organizacyjne i szkoleniowe, które zdają egzamin w warunkach lotnictwa sportowego NRD, nadają się do przeniesienia na nasz grunt.

Sportowcy spadochronowi NRD podkreślali wielokrotnie, że cenią sobie bardzo kontakty z Aeroklubem PRL. Dzięki tym właśnie kontaktom poznają bliżej naszych sportowców i nasz kraj, a przede wszystkim mają okazję do wymiany doświadczeń. Cieszy nas ponadto i to, że sportowcy NRD wysoko oceniają polskie lotnictwo sportowe, jak i również nasz przemysł lotniczy.

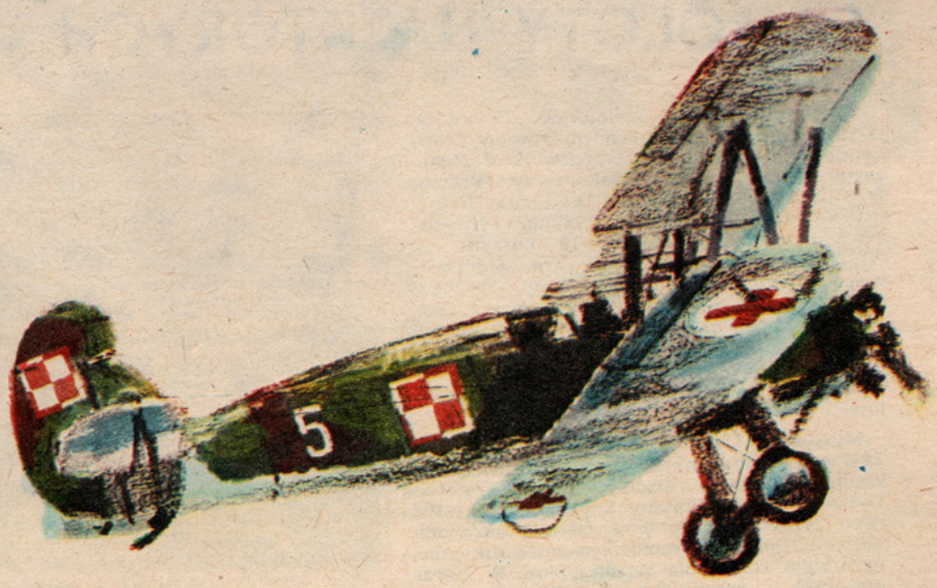
Spostrzeżenia z NRD nieprzypadkowo zatytułowałem: skok do koła doskonałości. Są one wiele mówiące, szczególnie dla skoczka. Sport spadochronowy w NRD osiągnął już wysoki stopień rozwoju. Z kolei rozwój ten i to na każdym kroku uzyskuje wszechstronne poparcie władz państwowych. Każdy bowiem wynik medalowy sportowca NRD poza granicami wysoko ceni się w kraju. Jest on bowiem wizytówką niezwykle ważną dla państwa, której wartości nie da się określić.

Tym optymistycznym sformułowaniem zamykam koło doskonałości. Aby osiągnąć jego środek, sportowcy spadochronowi NRD potrzebują jeszcze sporo czasu. W każdym razie nie zawaham się stwierdzić, że w niektórych dziedzinach są bliżej środka koła doskonałości niż my, mający dość bogate tradycje w tej dziedzinie sportu.

TADEUSZ MALINOWSKI

Samolot produkcji CSRS przed hangarem na lotnisku Halle-Oppin. Na zdjęciu widoczny jedynie fragment hangaru.

12 PUŁK LOTNICTWA SANITARNEGO



Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

12 Pułk Lotnictwa Sanitarnego (12 PLSan) sformowano na początku listopada 1944 r. Powstał on na bazie 141 Pułku Lotnictwa Sanitarnego, odkomenderowanego w tym celu z 6 radzieckiej armii lotniczej, z której utworzono Dowództwo Lotnictwa WP. Miejscem formowania pułku było lotnisko położone w Wólce Leszczyńskiej koło Chełma. Dowódcą 12 PLSan został ppłk. Pietrow.

Zgodnie z organizacją pułku, miał on dysponować 32 samolotami Po-2, specjalnie przystosowanymi do przewożenia rannych. Personel pułku obejmował 204 osoby. W grudniu 1944 r. stan 12 PLSan wynosił 183 osoby, w tym 30 pilotów. Miał ogółem 30 samolotów.

W listopadzie i grudniu 1944 r. 12 Pułk Lotnictwa Sanitarnego został użyty przez szefa służby zdrowia Wojska Polskiego do ewakuacji rannych żołnierzy I Armii WP z pola walki, a także dostarczania na front różnych medykamentów.

W czasie operacji warszawskiej w styczniu 1945 r., 12 PLSan znajdujący się nadal w dyspozycji szefa służby zdrowia WP wykonał 278 lotów na zadania związane z ewakuacją rannych i chorych żołnierzy polskich z pola bitwy. Ogółem pułk ewakuował do szpitali (na tyły) 278 ciężko rannych i chorych.

W czasie, gdy jednostka nie realizowała zadań, personel latający przechodził intensywne szkolenie.

W lutym i marcu 1945 r. pułk dokonywał ewakuacji z pola bitwy ciężko rannych żołnierzy 1 Armii WP.

W operacji berlińskiej 12 PLSan działał na kierunku 2 Armii WP. W okresie kwietnia i maja 1945 r. załogi pułku wykonały 1 307 lotów, ewakuując rannych z pola bitwy. W sumie przetransportowano do szpitali w Poznaniu 1 297 ciężko rannych żołnierzy 2 Armii WP.

12 Pułk Lotnictwa Sanitarnego udzielał wydatnej pomocy tym żołnierzom, którzy potrzebowali niezwłocznej pomocy lekarskiej. Pułk dobrze wywiązał się z nałożonych zadań, zapewniając natychmiastową ewakuację rannych i chorych nawet z rejonów, gdzie toczyły się jeszcze walki.

Po wojnie, na podstawie rozkazu Dowódcy Lotnictwa WP nr 0107 z dnia 15 lipca 1945 r., 12 pułk został wraz z wieloma innymi jednostkami rozformowany.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Personel szpitala 2 Armii WP i ranni żołnierze, którzy przewiezieni zostali na leczenie samolotami 12 Pułku Lotnictwa Sanitarnego. Zdjęcie ze zbiorów WIH.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

SŁOWNICTWO LOTNICZE

Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią niniejszy felieton poświęcam słownictwu lotniczemu. Okazuje się, że temat ten wymaga nieustannych wyjaśnień. Napotykane dość często — zarówno w prasie jak i w różnego rodzaju publikacjach — błędy słownictwa lotniczego trzeba usilnie tępić. Cóż, jest to obowiązek wszystkich entuzjastów lotnictwa. Określenie niepoprawne trzeba koniecznie zastępować nazewnictwem prawidłowym, odpowiadającym wymogom współczesnego lotnictwa.

Czytelnik z Gdyni Władysław R. pisze: „Proszę mi odpowiedzieć, jak nazwać czynność związaną z chowaniem podwozia. W książce jednego z pisarzy lotniczych określono to jako chowanie podwozia. Wydaje mi się, że jest ono nieprawidłowe".

Nasz Czytelnik z Gdyni ma rację. Czynność tę poprawnie nazywa się wciąganiem podwozia.

W kilku listach młodzi Czytelnicy proszą o wyjaśnienie prawidłowego nazewnictwa limuzyny, limuzynki czy kopułki. Określenia te są niewłaściwe. Prawidłowa natomiast nazwa brzmi: osłona kabiny pilota. Radzę czytać uważnie „Skrzydlatą", w której staramy się stosować poprawne słownictwo lotnicze.

Ponownie napłynęły pytania w sprawie określenia niektórych terminów w szybownictwie. I tak, na przykład, Krzysztof Z. z Radomia pisze: „przywykłem, bo tak nauczyłem się w klubie, do określeń: noszenie, wyczepienie, trymer, awaria i wiele innych. Ze zdumieniem (może i dobrze) coraz mniej stykam się z tymi sformułowaniami w prasie i książkach. Widoczny jest w tej dziedzinie duży postęp. Duża w tym zasługa także i „Skrzydlatej", która konsekwentnie stosuje prawidłowe nazewnictwo".

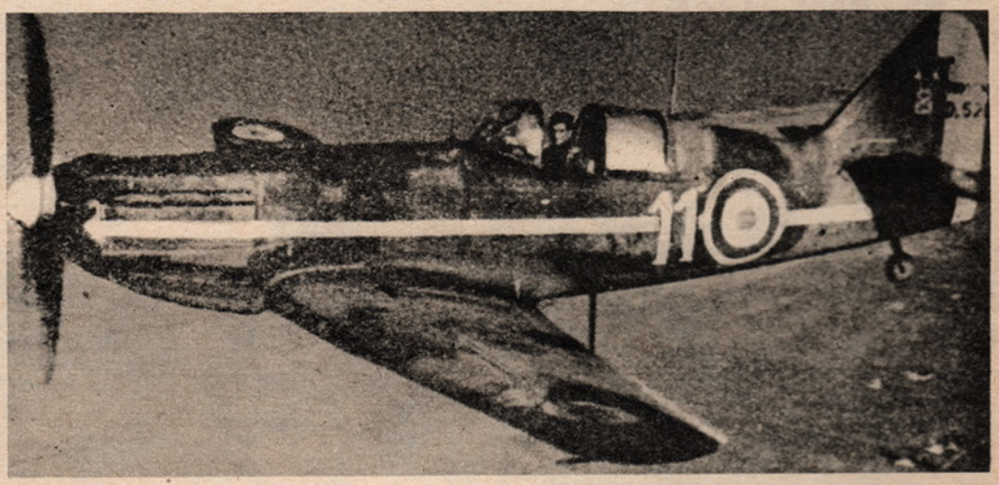
Gwarowego określenia używają jeszcze niektórzy starsi wiekiem przedstawiciele personelu latającego. Tym, którzy nie znają prawidłowego nazewnictwa, wypada przypomnieć, że: noszenie może być czegoś np. teczki z książkami, a nie szybowca. Prawidłowe określenie brzmi: wznoszenie, od wznoszenia; mój szybowiec uzyskał wznoszenie 5 m/s; nie mam wznoszenia; we wznoszeniu 4 m/s osiągnąłem wysokość 4200 m. Sprawa druga: nie można się wyczepiać od samolotu, lecz odczepiać. Dalej: trymer; poprawnie — klapka wyważająca. Często mówi się i pisze o awarii. Jest to określenie również nieprawidłowe. Poprawnie: uszkodzenie.

Wreszcie sprawa ostatnia. Czytelnik Andrzej S. z Katowic pisze, iż niektórzy autorzy publikacji, szczególnie prasy codziennej, zbyt często używają cudzysłowu. I tak w cudzysłowie znajdujemy nazwy figur akrobacji, nazwy wytwórni samolotów, a niekiedy nawet określenia czysto lotnicze jak „podwozie", „eskadra", „dywizjon" „skrzydło".

Odpowiadam: figury akrobacji (np. korkociąg, pętla, beczka) nazwy wytwórni, instytucji lotniczych (np. PZL, CSS, Aeroklub PRL), określenia lotnicze (np. drążek sterowy, zakręt, eskadra, dywizjon, skrzydło, pułk, śmigło, silnik) nie piszemy w cudzysłowie. Wyjątek stanowią nazwy samolotów (np. PZL-23 „Karaś", TS-11 „Iskra", SZD-9 „Bocian", PZL-104 „Wilga").

Obserwator

SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY



SAMOLOT MYŚLIWSKI DEWOITINE D-520

Niewielkie ilości samolotów Dewoitine D-520, jednego z lepszych myśliwców francuskich (ale zbyt późno wyprodukowanego), zostały przydzielone Polakom we Francji w 1940 r. Niektóre klucze z tzw. grupy Montpelier, przydzielone do dywizjonów francuskich, otrzymały w sumie 12 maszyn: np. III klucz, dowodzony przez kpt. Sulerzyckiego (przydzielony do GC III-6), otrzymał je 1 czerwca i uzyskał 5 zwycięstw powietrznych, zaś klucz VI (kpt. Goetela), przydzielony do GC II-7, dostał D-520 w końcu maja. Latając jako osłona samolotów rozpoznawczych, nie miał zaliczonych zestrzałów.

Myśliwiec D-520 był zaprojektowany w 1937 r. pod kierunkiem E. Dewoitine w zakładach SNCA w Midi. Pierwszy prototyp D-520-01 został oblatany 2 października 1938 roku przez słynnego wówczas asa akrobacji Marcela Doreta. Samolot ten miał drewniane śmigło i skrzydła ze skrzelami. W styczniu 1939 r. został oblatany drugi prototyp D-520-02, poprawiony na podstawie prób pierwszego prototypu i ze śmigłem trójłopatowym. W lutym 1939 r. osiągnął on w locie nurkowym prędkość 825 km/h. Prawie jednocześnie przechodził próby trzeci prototyp. Pomyślnie zakończono je w marcu 1939 r. i samolot skierowano do produkcji seryjnej. Pierwsza maszyna seryjna opuściła wytwórnię 2 listopada 1939 r., z opóźnieniem 2 miesięcy w stosunku do planu. D-520 skierowane do jednostek cieszyły się dużym uznaniem, ale ich liczba była zbyt mała. Produkcja trwała do podpisania przez tzw. rząd Vichy zawieszenia broni z Niemcami hitlerowskimi (25.VI.1940 r.). Jeszcze w maju i czerwcu 1940 r. przechodził próby D-521 z mocniejszym silnikiem (Rolls-Royce „Merlin-III" o mocy 1 030 KM) i z działkami zamiast karabinów maszynowych.

Podczas walk z hitlerowcami w 1940 r. samoloty D-520 miały 114 potwierdzonych zwycięstw powietrznych. W czerwcu 1940 r. kilka jednostek lotniczych, latających na D-520, przeleciało do północnej Afryki. Lotnictwo myśliwskie Vichy używało D-520 w dziewięciu dywizjonach i myśliwce te brały nawet udział w akcjach przeciw Brytyjczykom na Bliskim Wschodzie oraz podczas bombardowania Gibraltaru.

Po podpisaniu zawieszenia broni Niemcy hitlerowskie pozwoliły na kontynuowanie produkcji D-520. Nawet po zajęciu całej Francji w 1942 r. produkowano je, chociaż w ograniczonej ilości. Opracowano też nową wersję z silnikiem Hispano Suiza — 12Z (1 600 KM), pod oznaczeniem SE-520Z. Po 1942 r. hitlerowcy zorganizowali dwie własne jednostki treningowe wyposażone w D-520, a ok. 60 maszyn oddano Włochom, zaś ponad 100 — ówczesnym faszystowskim rządom Bułgarii i Rumunii. Tylko te dwa ostatnie kraje używały D-520 operacyjnie.

Gdy w sierpniu 1944 r. hitlerowcy opuścili Tuluzę, gdzie produkowano D-520, Marcel Doret (oblatywacz pierwszego prototypu) zorganizował dywizjon oznaczony GC-I/8 i atakował cofających się hitlerowców. Po wojnie produkcja była kontynuowana, tak że wykonano ogółem 610 samolotów D-520.

Konstrukcja. Kadłub metalowy, półskorupowy. Skrzydła jednodźwigarowe, metalowe, jedynie lotki kryte płótnem. Klapy wysuwane pneumatycznie. Usterzenie metalowe, stery kryte płótnem. Kółko ogonowe stałe.

Uzbrojenie. 1 działko Hispano Suiza 404 (kalibru 20 mm) strzelające przez wał śmigła oraz 4 karabiny maszynowe MAC 1934 M39 umieszczone w skrzydłach.

Napęd. Silnik Hispano Suiza 12Y-45, chłodzony cieczą o mocy max. 910 KM.

WITOLD SZEWCZYK

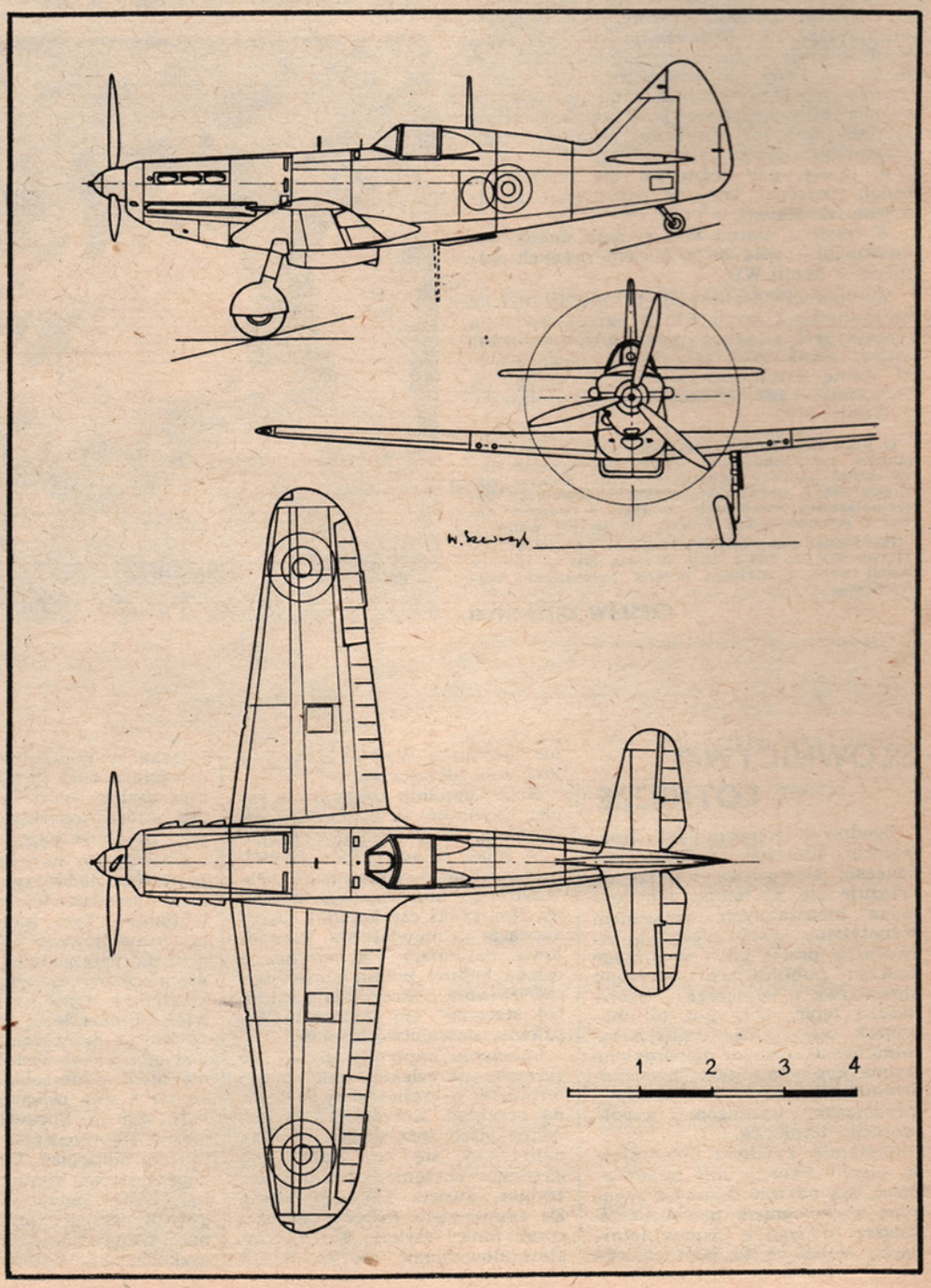
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,2 m, długość — 8,75 m, wysokość — 2,56 m, pow. nośna — 15,95 m².

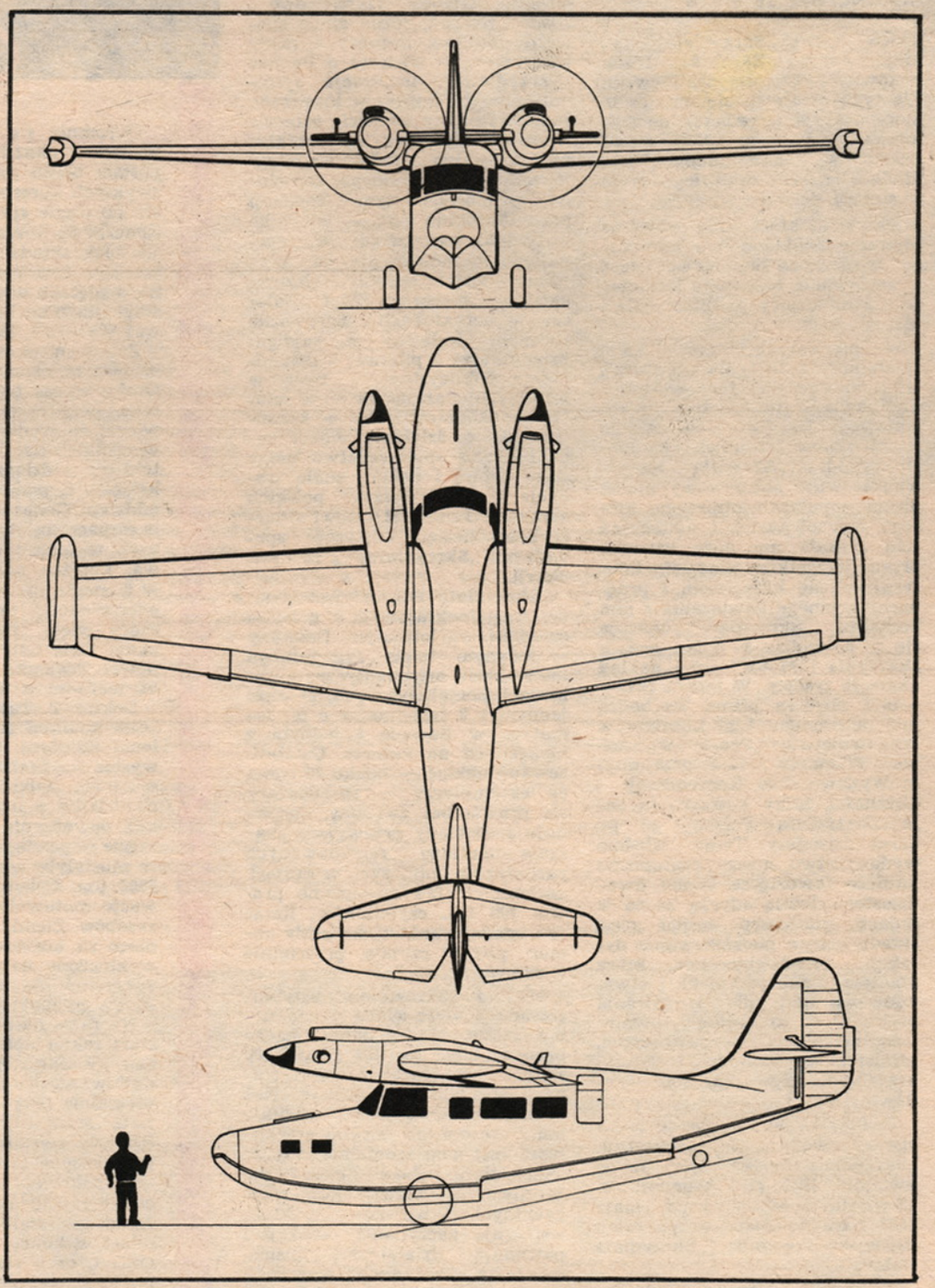
Masy: Masa własna — 2 090 kg, masa użyteczna — 690 kg, masa całkowita max. — 2 780 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 530 km/h, prędkość przelotowa — 400 km/h, wznoszenie — 12 m/s, pułap — 11 000 m, zasięg — 1 000 do 1 250 km.

Na zdjęciu: D-520 w barwach lotnictwa francuskiego. Samoloty te nie miały malowanych polskich szachownic.



SAMOLOT AMFIBIA Mc KINNON „TURBO GOOSE"



„Goose" (gęś), to nazwa amfibii produkowanej jeszcze przed wojną przez amerykańską wytwórnię Grumman. Prototyp oblatano w 1937 r., po czym wyprodukowano ok. 350 maszyn, głównie dla celów wojskowych. Po wojnie samoloty te zostały z tzw. demobilu rozprzedane indywidualnym nabywcom. Pod koniec lat pięćdziesiątych było ich jeszcze ok. 80.

W tym czasie w miejscowości Sandy (stan Oregon) powstała niewielka wytwórnia założona przez konstruktora Mc Kinnona. Zaczął on od przebudowy lekkiej amfibii „Widgeon" na samolot dyspozycyjny z silnikami płaskimi Lycoming, zamiast oryginalnych rzędowych Ranger. Powodzenie uzyskane po tej pierwszej przeróbce zachęciło Mc Kinnona do poważniejszej pracy, jaką była niewątpliwie przeróbka amfibii „Goose" na wyposażoną w dwa silniki turbinowe wersję G-21 „Turbo Goose". Opracowana dokumentacja pozwala na dokonywanie przeróbek zarówno w wytwórni, jak i przez samych użytkowników, z dostarczonych elementów i podzespołów. Istnieją trzy wersje samolotu oznaczone G-21C, D i G, różniące się szczegółami i wyposażeniem.

„Turbo Goose" jest 12-miejscową, dwusilnikową amfibią zbudowaną w układzie wolnonośnego górnopłata konstrukcji metalowej.

Trapezowe skrzydła mają profil z rodziny NACA-2300 i wznios 2°20'. Konstrukcja konwencjonalna, z pracującym pokryciem duralowym. Klapy uruchamiane elektrycznie. Lotki kryte płótnem.

Kadłub — łódź z podwójnym redanem. Kabina mieści 2 członków załogi i 10 pasażerów. W przodzie pomieszczenie bagażowe. Konstrukcja półskorupowa.

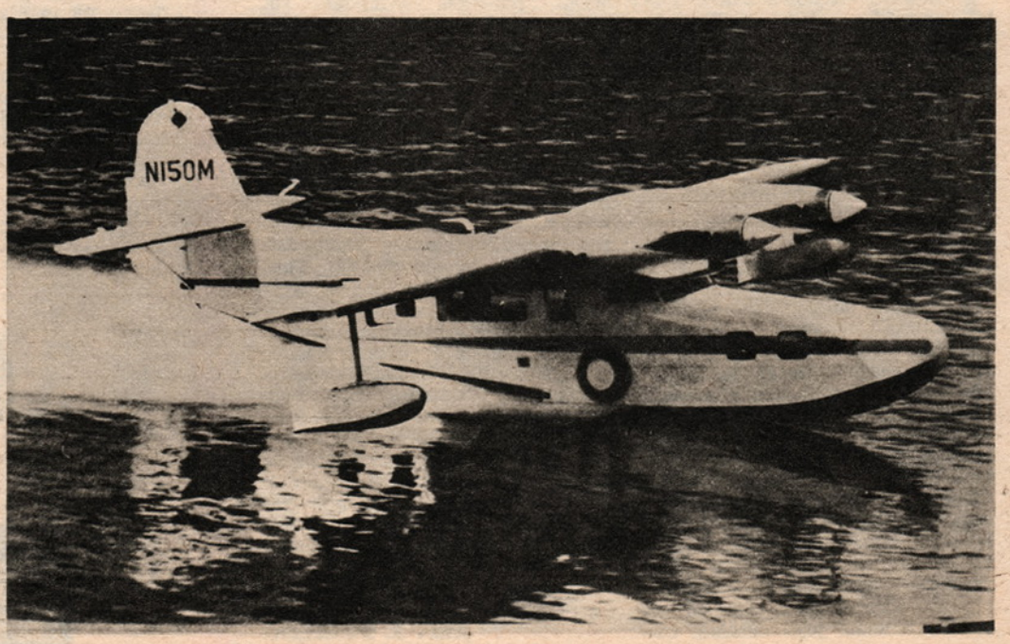
Usterzenie metalowe. Statecznik poziomy wsparty na pojedynczych zastrzałach. Stery kryte płótnem, wyposażone w klapki wyważająco-odciążające.

Podwozie trójkołowe, chowane elektrycznie w locie, z kółkiem ogonowym. Główne koła chowane w boki kadłuba. Amortyzatory olejowo-powietrzne Bendix. Hamulce dwutarczowe, hydrauliczne.

Do stabilizacji na wodzie służą pływaki boczne, które w locie i na lądzie podnoszone są elektrycznie, tworząc końcówki skrzydeł. „Goose" miała pływaki nieruchome.

Do napędu samolotu służą 2 silniki turbośmigłowe Pratt-Whitney (VACL) PT6A-27 o mocy 680 KM każdy, napędzające przestawialne śmigła „constant speed" z możliwością ustawienia łopat „w chorągiewkę". Silniki umieszczone są znacznie bliżej kadłuba niż tłokowe Pratt-Whitney R-985 w oryginalnej wersji „Goose". Paliwo w ilości 2 220 l mieści się w zbiornikach skrzydłowych.

(J.Ś.)



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,40 m, długość — 12,07 m, rozpiętość usterzenia — 6,02 m, szerokość kadłuba — 1,52 m, pow. nośna — 34,4 m^2, wydłużenie — 6,1.

Masy: Masa własna — 3 000 kg, masa całkowita — 5 670 kg, masa do lądowania — 5 445 kg, masa do wodowania — 5 670 kg, obciążenie pow. — 164 kg/m^2, obciążenie mocy — 4,2 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 380 km/h, prędkość przelotowa — 355 km/h, pułap — 6 100 m, zasięg max. — 2 575 km.

W SŁUŻBIE POLSKICH SKRZYDEŁ

DOKOŃCZENIE ZE STR. 8

latach zespół „Skrzydlatej" zasilają Jerzy Zarębski, Irena Bąkowicz i Tadeusz Malinowski. Dla tych ostatnich siedmiu osób, które pracują w redakcji do dziś, jubileusz 30-lecia „Skrzydlatej Polski" w Polsce Ludowej jest jubileuszem ich osobistego życia w służbie polskich skrzydeł.

Redakcja, która ma wówczas aspiracje wydawnictwa lotniczego, rozpoczyna w czerwcu 1946 r. wydawanie tygodnika lotniczego dla młodzieży pn. „Skrzydła i Motor".

W pierwszych latach swej działalności „Skrzydlata Polska", jako miesięcznik fachowo-lotniczy, zawiera głównie treści szkoleniowe i jest adresowana do pracowników lotnictwa cywilnego. Tygodnik „Skrzydła i Motor" wypracowuje sobie nowy model pisma popularno-lotniczego, którego wychowawcza i agitacyjna rola zyskała mu duże uznanie, przede wszystkim młodzieży interesującej się lotnictwem i pragnącej czynnego nawiązania z nim kontaktu. „Skrzydlata" ukazuje się w nakładzie 5—6 tys. egz., a „Skrzydła i Motor" — ma nakład około 10 tysięcy. W latach 1947—1952 obydwa pisma wychodzą pod patronatem Ligi Lotniczej w Wydawnictwie „Prasa Wojskowa". W marcu 1952 r. przejmują je Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, które z troską wydają „Skrzydlatą Polskę" aż po dzień dzisiejszy. Temu właśnie wydawnictwu nasze czasopismo lotnicze zawdzięcza ponad dwudziestotrzyletnią edycję, za co w dniach jubileuszu zespół nasz składa gorące podziękowanie dyrekcji przedsiębiorstwa, która otaczała redakcję opieką i stwarzała warunki dla wydawania pisma. Jest to zasługa również naszych władz wydawniczych, Ministerstwa Kultury i Sztuki oraz Naczelnego Zarządu Wydawnictw.

Zmiany organizacyjne w lotnictwie powodują, że miesięcznik „Skrzydlata Polska" łączy się w kwietniu 1953 r. z tygodnikiem „Skrzydła i Motor" i od maja 1953 roku wychodzi aż po dzień dzisiejszy tygodnik „Skrzydlata Polska".

Z biegiem lat nowa „Skrzydlata" modyfikuje swój profil, staje się pismem ogólnolotniczym. Drukowana barwnie na rotograwiurze, powiększa format (a nie raz go i zmienia), rozwija nakład i z początkiem lat 60-tych przekształca się zdecydowanie w magazyn lotniczy, podejmując również tematykę astronautyczną.

W tych 30 latach przewinęły się przez rynek czytelniczy „Skrzydlatej" dwa pokolenia i wkracza nań trzecie. Otarła się o „Skrzydlatą" w jakiś sposób licznie kadra lotnictwa polskiego. Lektura pisma, można by powiedzieć, wskazała drogę na lotniska wielu późniejszym znakomitościom. „Skrzydlata" była przy ważniejszych wydarzeniach lotniczych w Polsce, a niekiedy też i za granicą, towarzyszyła narodzinom nowych konstrukcji i rodzajów lotnictwa, relacjonowała setki imprez. A nade wszystko starała się „Skrzydlata" brać udział w życiu naszego lotnictwa, przede wszystkim sportowego, inicjując wiele jego działań. Całoroczne zawody szybowcowe i spadochronowe, różne akcje społeczno-lotnicze, imprezy i rajdy rozgrywane w 30-leciu o Puchar „Skrzydlatej", inspiracja systemu ligowych imprez w lotnictwie sportowym, czy wreszcie ostatnie rajdy „Skrzydlatej" po aeroklubach naszego redaktora-pilota Henryka Kucharskiego, samolotem udostępnionym redakcji przez Aeroklub PRL — wszystko to służyło, naszym zdaniem, rozwijaniu i podnoszeniu na coraz wyższy poziom sportu lotniczego, aktywizacji sportowców i działaczy w aeroklubach. Serdecznie związani jesteśmy z rajdami dziennikarzy i pilotów, z działalnością publicystów i twórców lotniczych, starając się — w miarę naszych możliwości — konsolidować te działania wokół redakcji, aby społeczeństwo nasze coraz lepiej i pełniej znało tradycje i współczesność polskich skrzydeł. Temu też celowi służyło kilkadziesiąt numerów specjalnych „Skrzydlatej" z różnych okazji.

„Skrzydlata Polska" jest obecnie ogólnokrajowym polskim czasopismem lotniczym. Dodajmy — jedynym także tygodnikiem lotniczym i astronautycznym w krajach socjalistycznych, a także jednym z 3 tygodników o tej tematyce w Europie i jednym z nielicznych na świecie. Ustabilizowany nakład — blisko 30 tysięcy egzemplarzy — rozchodzący się prawie bez zwrotów, dorównuje a niekiedy przewyższa znacznie nakłady renomowanych periodyków lotniczych w krajach zachodnich. Ma czasopismo prawie 100 tys. czytelników, licząc (co wynika z ankiet), że każdy numer pisma czytają przeciętnie 3 osoby.

Ma też „Skrzydlata" ustabilizowaną i wychowaną przez siebie, szczupłą, ale dobrą kadrę pracowników. Ma też ponad 100 stałych współpracowników, różnych specjalistów i drugie tyleż korespondentów, którzy zasilają łamy czasopisma swymi artykułami. Jest nam specjalnie miło, że „Skrzydlata Polska" cieszy się życzliwością władz lotniczych, cywilnych i wojskowych, które wspierają poczynania redakcji i patronują działalności pisma, uważając „Skrzydlatą" niejako za organ polskich skrzydeł. Im „Skrzydlata Polska" tak wiele w swym rozwoju zawdzięcza.

Ponad 1250 numerów „Skrzydlatej Polski" w 30-leciu Polski Ludowej, to najbogatszy i najbardziej płodny okres pisma lotniczego w dziejach naszego lotnictwa. Miała „Skrzydlata" swoje różne kłopoty, małe i wielkie wzloty, akcje udane i nieudane. Nie wszystko zawsze wychodziło, tak jak by się chciało. Chociaż wiele zmieniło się w tym czasie w kraju, w lotnictwie, w samym czasopiśmie, nie zmieniło się tylko jedno — idea przewodnia „Skrzydlatej": popularyzacja lotnictwa polskiego, wszystkich jego rodzajów, zbliżanie tej problematyki do społeczeństwa, zachęcanie młodzieży do służby w przestworzach polskiego nieba.

Pragnę w imieniu zespołu zapewnić naszych Drogich Czytelników, że będziemy służyć nadal tej idei. W służbie polskich skrzydeł.

JERZY R. KONIECZNY

Ogromnie się ucieszyłem sprawnością naszej Poczty, która wydała z okazji lotu „Sojuz"-„Apollo" oryginalny znaczek w postaci bloku mogącego zachwycić zarówno filatelistów, jak i zwykłych korespondentów piszących, na przykład, z wakacji listy do ciągle spragnionych wieści — co tam słychać — rodziców. Znaczki są wielobarwne. Reprodukujemy je poniżej. Oryginalny blok składa się z 6 znaczków i dwóch tak zwanych przywieszek. Oba statki kosmiczne narysowane są bardzo poprawnie i pięknie wydrukowane, w czym dopatrywać się trzeba zasługi plastyka Ryszarda Dudzickiego, no i oczywiście Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych w Warszawie.

Z innych, może trochę lżejszego kalibru wiadomości, wymienić warto ciekawą próbę przeprowadzoną niedawno w USA. Otóż podczas pożaru w mieście Temple ogień zniszczył bibliotekę, przy czym zbiory książek mniej ucierpiały od ognia, a więcej od środków gaśniczych, w tym naturalnie wody, zużytej w wielkich ilościach przez straż ogniową. Kierownictwo biblioteki nie widziało najmniejszych szans uratowania zamoczonych książek. Z pomocą wówczas przyszli specjaliści z miejscowego oddziału General Electric, dysponujący dużą komorą próżniową przeznaczoną do badania podzespołów i materiałów pracujących w przestrzeni kosmicznej. Decyzja była szybka i właściwa. Potężne półki łącznie z książkami umieszczano po kolei w komorze próżniowej. W warunkach próżni kosmicznej i przy odpowiedniej temperaturze zdołano uratować księgozbiór liczący wiele tysięcy tomów. Łącznie z książek wyparowało około dwie tony wody. Książki wróciły na półki, podobno jak nowe. Technika kosmiczna jeszcze raz zedemonstrowała swą użyteczność nawet — na co dzień.

Doktor T. Taylor prezes zjednoczenia badawczego (IRTC) w USA wysunął oryginalny projekt, nienowy co prawda, zasiedlenia Księżyca. Uczony jest zdania, że do roku 1986 można by wysłać na Srebrny Glob 250 osób, umieszczając ich w odpowiednich zabudowaniach. Oczywiście, w pierwszym rzędzie chodziłoby o uczonych i osoby towarzyszące. Warunkiem jednak powodzenia i dotrzymania terminu jest już obecnie rozpoczęcie odpowiednich przygotowań. Łączna masa ładunków, które musiałyby zostać przetransportowane na Księżyc przewyższy 5000 ton. Celem głównym zaludnienia Księżyca byłyby obserwacje meteorologiczne, astronomiczne i związane z badaniami zasobów Ziemi. Plan na pewno ambitny, ale wydaje się, że nieco za kosztowny jak na możliwości jednego państwa. Niewykluczone naturalnie, że projekt dr. Taylora okaże się tak korzystny dla mieszkańców naszej planety, że wszyscy z radością go zaakceptują. Ale jeszcze takich zmartwień nie mamy.

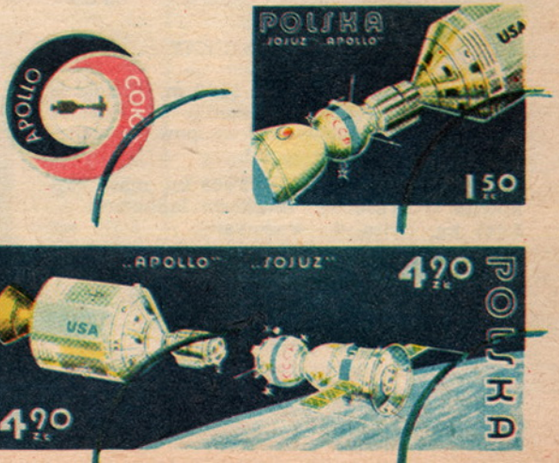
Na razie natomiast, czyli za dwa miesiące, nastąpić powinien start rakiet nośnych „Titan 3" unosząc dwa próbniki marsjańskie „Viking". Próbniki te po pokonaniu 700 mln km „rozejrzą się" w możliwościach lądowania w roku przyszłym próbnika specjalnie przystosowanego do spotkania bezpośredniego z planetą Mars. Dwa obiekty są obecnie w pełni przygotowane Przeszły steralizację w temperaturze plus 113°, tak aby nie przeniesione zostały drobnoustroje z naszego globu.

W połowie czerwca rakieta „Thor-Delta" wyniosła na orbitę okołoziemską nowego satelitę meteorologicznego „Nimbus-F". Apogeum satelity wynosi 1104 km, a perigeum 1099 km. Natomiast w końcu czerwca w Kosmosie umieszczono satelitę OSO-1, czyli słoneczne obserwatorium orbitalne. Warto przypomnieć, że pierwsze tego rodzaju obserwatorium wprowadzono na orbitę okołoziemską w roku 1972. W obecnym programie OSO-1 uczestniczą uczeni francuscy zajmujący się astrofizyką.

Z Kosmosu napływają również wieści o zakłóceniu pracy systemów radioelektronowych na pokładzie satelity „Symphonie" (Francja-RFN). Drugi tego typu satelita ma także trudności, bo już wiadomo, że jego jesienny start może być opóźniony z powodu strajku pracowników zakładów Mc Donnell-Douglas.

P.E.

Z okazji lotu statków „Sojuz-Apollo" Poczta Polska wydała znaczki upamiętniające to historyczne wydarzenie.



SPORT

■ **Mistrzem** Europy w akrobacji samolotowej został zachodnioniemiecki pilot Manfred Strössenreuther. Mistrzostwa rozegrane zostały — po raz pierwszy — w Esbjerg (Dania), w dniach 1—7 czerwca br. Wzięło w nich udział 17 zawodników — z Anglii, Austrii, Czechosłowacji, Francji, RFN i Szwajcarii.

■ **82 załogi** wzięły udział w 17 Rajdzie Południowozachodniej RFN. Przeleciano ogółem trasę długości 40 000 km. Zwyciężyła załoga Höfling/Justin na samolocie Piper PA-28R.

■ **Zespół** narciarzy francuskich wchodzących w skład kadry narodowej przeszedł ostatnio „aerodynamiczny kurs" w dużym tunelu zakładów ONERA. W przestrzeni pomiarowej o średnicy 8 m narciarze zostali dokładnie „przedmuchani", przy czym chodziło o określenie najkorzystniejszej pozycji ciała podczas zjazdów oraz skoków. Prędkość strumienia powietrza w tunelu wynosiła od 80 do 140 km/h. Uzyskane dane z bardzo obszernych badań będą cenną pomocą dla rozwoju sportu narciarskiego.

■ **W dniach** 26—27 czerwca odbyło się w paryskiej siedzibie FAI pierwsze posiedzenie komisji do spraw lotów szybowcowych na zboczu (szybowce—miękkopłaty nazywane są u nas popularnie lotniami). Na posiedzeniu tym poświęcono sporo uwagi zagadnieniom przepisów sportowych, ustalaniu rekordów, a co najważniejsze podjęto próbę dokładnego określenia szybowca-miękkopłata i umiejscowienie go w klasyfikacji poszczególnych statków powietrznych. O wynikach konferencji FAI nie omieszkamy poinformować naszych Czytelników obszerniej po otrzymaniu materiałów z Paryża. Na razie warto przypomnieć, że najbliższe mistrzostwa świata lotni odbędą się w roku 1976.

■ **Z okazji** niedawnego lotu radzieckiego samolotu Il-62M czkałowskim szlakiem nad Biegunem Północnym warto przypomnieć, że nie został dotąd pobity rekord innej załogi: M. Gromowa, A. Jumaszewa i S. Danilina lecącej na samolocie ANT-25. W dniach 12—14 lipca 1937 r. załoga ta pokonała odległość na prostej wynoszącą 10 148 km. W przelocie na odległość w obwodzie zamkniętym radziecki rekord wynosi 10 036,4 km i należy do załogi: Z. Suchomlina i P. Sołdotowa, lecącej na wielkim samolocie Tu-114. Rekordowy lot wykonano 21 kwietnia 1962 r.

PRZEMYSŁ

■ **Oryginalny** sterowiec w kształcie latającego spodka zbudowano w Wielkiej Brytanii. Sterowiec o nazwie „Skyship" ma powłokę wypełnioną niepalnym helem. Źródłem napędu są cztery silniki elektryczne. Prędkość statku do 50 km/h. Pierwsza próba wzlotu sterowca odbyła się w czerwcu w hangarze w Cardington. Jeśli próby z prototypem sterowca powiodą się, zapowiadana jest budowa większej jednostki o średnicy 240 m i wysokości 30 m, wyposażonego w 10 silników lotniczych Rolls-Royce „Tyne". Taki napęd umożliwi, zdaniem konstruktora, osiągnięcie prędkości 150 km/h przy zasięgu ponad 16 tys. km. Udźwig sterowca-spodka najbliższej doby ma przekraczać 400 ton.

■ **Nieznaczna** na pozór „kosmetyka" aerodynamiczna samolotu turystycznego Cessna „Centurion" umożliwiła zwiększenie prędkości przelotowej o 20 km/h. Wytwórnia pragnie w ten sposób, bez potrzeby zwiększenia mocy silników, uzyskać lepsze osiągi swego samolotu co najmniej o 10—15 proc.

■ **NASA** zamierza zbudować kolejny samolot rakietowy, noszący oznaczenie X-24C. Ma on w ciągu 40 sekund osiągnąć prędkość Ma-6.

■ **Jednomiejscowy** dwupłatowiec akrobacyjny Pitts Specjal doczekał się wersji rozwojowej jako Pitts S-1T. Unowocześniony płatowiec ma obecnie silnik Lycoming o mocy 200 KM i śmigło o zmiennym skoku. Dawny Pitts miał silnik o mocy 180 KM. Cztery samoloty Pitts Specjal w barwach brytyjskich popisywały się piękną akrobacją podczas tegorocznego 31 Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Rząd** brytyjski postanowił finansować prace rozwojowe nad silnikiem turboodrzutowym Rolls-Royce RB-211. Silniki tego typu przeznaczone są do samolotów transportowych Boeing-747, które to maszyny zakupione zostaną przez towarzystwo „British Airways". Prototypowy silnik RB-211 ma ciąg przy starcie około 20 Ton.

■ **Holenderskie** zakłady Fokker-VFW przewidują, że produkcja samolotów transportowych F-27 i F-28 w roku 1977 wynosić będzie cztery sztuki miesięcznie.

■ **W Reading** (Pensylwania—USA) odbyła się w połowie czerwca wystawa-salon samolotów cywilnych. Z ciekawszych eksponatów warto odnotować dwie konstrukcje francuskie: Rallye 220 GT z silnikiem Continental 235 KM i CAP-10 oraz mikrosamolot Amerykanina Bede BD-5, prototyp Bellanca „Skyrocket" z silnikiem 435 KM (4—6 pasażerów, prędkość 400 km/h) oraz prototyp samolotu „Skytrader-80" z dwoma silnikami 400 KM i Cessna-337 wyposażona w dwa pływaki.

ASTRONAUTYKA

■ **Sieć** łączności satelitarnej „Intelsat" istnieje już 10 lat. Jeden z pierwszych sztucznych obiektów kosmicznych „Early Bird" umożliwiał wykorzystanie 240 połączeń radiowych. Obecnie działające cztery satelity „Intelsat-IV" umożliwiają (każdy z nich) dokonywanie 3700 połączeń radiowych i przesyłanie sygnałów telewizyjnych. W sumie sieć łączności satelitarnej „Intelsat" umożliwia dokonywanie 15 000 połączeń telefonicznych przekazywanie 5 programów TV przy wykorzystaniu trzech satelitów, bowiem jeden stanowi tylko rezerwę. Cena za wykorzystanie tego rodzaju satelitów obniżyła się z 32 tys. dolarów USA przed 10 laty do około 8 tys. dolarów obecnie. Wymieniony koszt dotyczy jednego połączenia Ziemia-satelita-Ziemia.

■ **Brazylia** zamierza zbudować własną krajową sieć łączności satelitarnej. Dwie stacje naziemne usytuowano w miastach Manaus i Cuiaba — na północy i zachodzie kraju, a trzecia stacja położona zostanie w południowej części kraju. Stacje umożliwią przekazywanie za pośrednictwem satelitów łącznościowych audycji telewizyjnych i rozmów telefonicznych. W budowie sieci uczestniczą wyspecjalizowane wytwórnie amerykańskie i włoskie.

■ **OSO-1**, czyli OSO-8 zwany także „Eye" (oko), wystartował 21 czerwca na pokładzie rakiety „Thor-Delta". Przeznaczeniem nowego satelity są badania Słońca. Masa satelity astronomicznego wynosi 1064 kilogramów.

■ **Na samolocie-laboratorium** „Galileo-2" (Convair 990) wykonano niedawno doświadczenia naśladujące lot stacji kosmicznej „Spacelab". W ciągu sześciu dni w pięciu lotach nocnych ekipa uczonych znajdowała się w całkowitej izolacji od świata zewnętrznego, przebywając w odpowiednio skonstruowanym naśladowniku zabudowanym do wnętrza kadłuba samolotu. A oto członkowie tego niezwykłego przedsięwzięcia: Louis Haughney — kierownik ekipy, Robert Parker — astronauta, Kenneth Dick — uczony. Wymienieni są Amerykanami. Europę zachodnią reprezentowali Anglicy John Beckman i Nicolas Wells.

■ **Portret** Bajkonuru — tak prasa brytyjska zatytułowała opis wyprawy 11 astronautów i 2 techników amerykańskich do wielkiego radzieckiego portu kosmicznego. Uwagę obserwatorów zwrócił ogrom radzieckiego ośrodka.

■ **Były** astronauta amerykański dr David Scott mianowany został dyrektorem Centrum Badań w Locie im. Edwardsa. Poprzednio pełnił funkcję wicedyrektora tegoż centrum.

■ **Naziemna** stacja satelitarna zbudowana w stolicy Kuby, Hawanie, rozpoczęła regularną pracę dnia 8 czerwca roku bieżącego. Stacja ta, podobnie jak nasza w Psarach, współpracuje w systemie „Intersputnik" złożonym z radzieckich satelitów łącznościowych „Mołnia".

FILM

■ **Na ekrany** kin w ZSRR wszedł nowy fabularny film lotniczy, zatytułowany „Niebo jest ze mną". Na kanwie scenariusza napisanego przez O. Stukałowa oraz znaną pilotkę doświadczalną Marinę Popowicz i płka inż. T. Kożewnikową (w czasie wojny była inżynierem pułku myśliwskiego) — film snuje dzieje frontowej przyjaźni dwóch myśliwców, z których jeden — uznany za poległego — dostał się do niewoli hitlerowskiej, jak również opowiada o dalszych ich losach po wojnie, kiedy obaj przyjaciele oraz córka jednego z nich pracują jako piloci doświadczalni. W filmie występują znani aktorzy: Igor Ledogorow, Larisa Łużina, Władimir Zamanskij, Natalia Bondarczuk i Zinaida Kirienko.

TRÓJKĄT 1000 km POKONANY

■ **WIELKIEGO** wyczynu dokonał znany zachodnioniemiecki szybownik, rekordzista świata, 53-letni Hans Werner Grosse. Przebywając na treningu w Finlandii, przeleciał on na szybowcu ASW-17 trasę gigantycznego trójkąta o obwodzie 1010 km. Lot trwał 11 godz. i 28 min. Przeciętna prędkość lotu wynosiła 88 km/h. Grosse wystartował z miejscowości Nummela, a punktami zwrotnymi były Kauhajaeriv i Juka. Grosse jest rekordzistą świata w przelocie otwartym — 1 460,8 km oraz w przelocie docelowym — 1231,8 km. Jest on pierwszym na świecie pilotem szybowcowym, który pokonał trasę trójkąta ponad 1 000 km.

TRANSPORT

■ **Zgromadzenie** Unii Zachodnioeuropejskiej przyjęło rezolucję, zalecającą towarzystwom lotniczym krajów członkowskich uzgadnianie rodzaju potrzeb w dziedzinie cywilnego sprzętu lotniczego oraz współpracę z europejskm przemysłem lotniczym, mającą na celu zapewnienie ich zaspokojenia. Rezolucja podkreśla konieczność realnego traktowania sprawy samowystarczalności europejskiej w lotnictwie cywilnym oraz sugeruje powołanie Europejskiej Agencji Lotnictwa Cywilnego, na wzór istniejącej już Europejskiej Agencji Kosmicznej. Nie jest to pierwsza uchwała UEO w sprawie lotnictwa, tym razem jednak konkretna.

■ **Działająca** w ramach ICAO i reprezentująca kraje zachodnie Komisja Europejska Lotnictwa Cywilnego uzgodniła ostatnio zasady, na których kraje członkowskie mają opierać przyszłe umowy ze Stanami Zjednoczonymi w sprawie lotów czarterowych. Przyjęte normy czynią zadość postulowanym przez kraje europejskie ograniczeniom, na które dotychczas nie godziły się Stany Zjednoczone.

■ **Według** ostatnich ustaleń, regularne loty „Concorde" rozpoczną się na linii towarzystwa „Air France" Paryż — Rio de Janeiro i „British Airways" Londyn — Bahrein w Zatoce Perskiej.

■ **„British Airways"** uzyskało zgodę na wykonanie lotów próbnych do Kanady. Mają się one odbyć w sierpniu br. Towarzystwo spodziewa się otrzymać wkrótce zgodę na regularne loty do Afryki Zachodniej.

■ **W obawie** konkurencji, szereg towarzystw lotniczych wysunęło postulat IATA, aby taryfy na „Concorde" były znacznie wyższe od normalnych I klasy. Zdaniem „Lufthansy", np. — co najmniej o 20 procent.

■ **8 radzieckich** samolotów Tu-144 ma już za sobą ponad 2 tys. godzin lotów.

■ **Do krajów** nieprzychylnych lotom naddźwiękowym dołączyła ostatnio Republika Federalna Niemiec. Zapowiedziano tam wydanie zarządzenia o ochronie przed hałasem, wykluczającego loty „Concorde" nad obszarem RFN.

■ **Zakaz** lotów naddźwiękowych wydał port lotniczy Los Angeles.

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

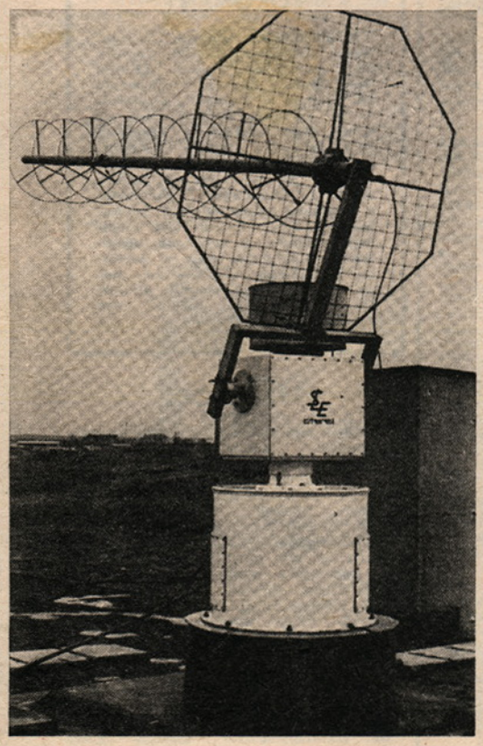
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 11.VII.1975 r. Zam. 4887. B-89

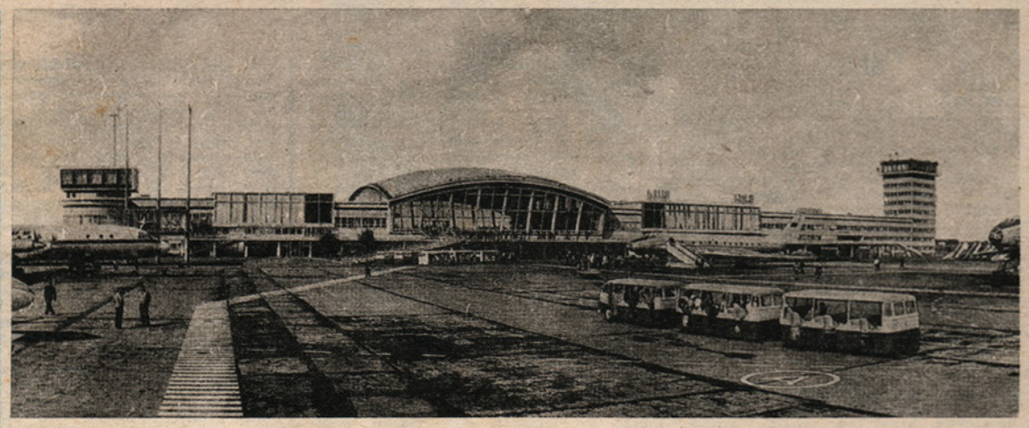
INDEKS 37703/37505

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



SŁUŻBA POGODY W CSRS

Państwowy Instytut Hydrometeorologiczny w Pradze – Libuši dysponuje nowoczesnym wyposażeniem umożliwiającym przekazywanie lotnictwu niezbędnych informacji. Oprócz radiolokatora o zasięgu 200 km, znajduje się tu stacja odbioru sygnałów z pokładu satelitów meteorologicznych ESSA i NOAA. Na zdjęciu antena stacji.

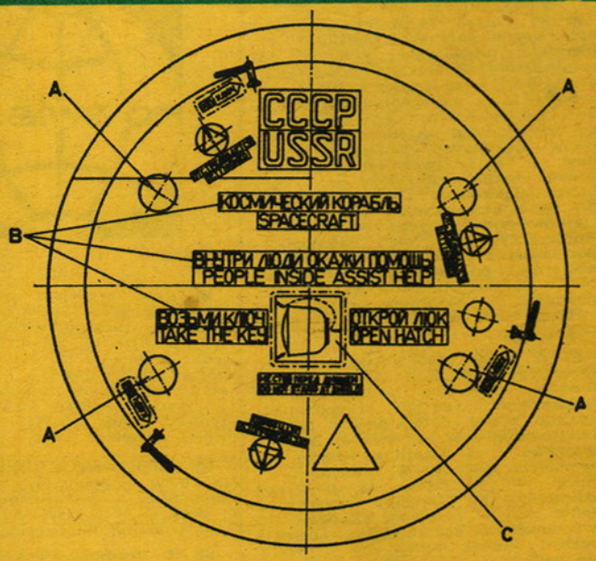


KIJOWSKI PORT LOTNICZY

Transport lotniczy w ZSRR jest systematycznie rozbudowywany. Dotyczy to zarówno coraz nowocześniejszego sprzętu jak i obiektów naziemnych. Oto wielki port lotniczy – dworzec Borispolski w Kijowie. Uwagę zwracają, widoczne na pierwszym planie, autobusy przewożące podróżnych bezpośrednio z samolotu do budynku portowego i odwrotnię.

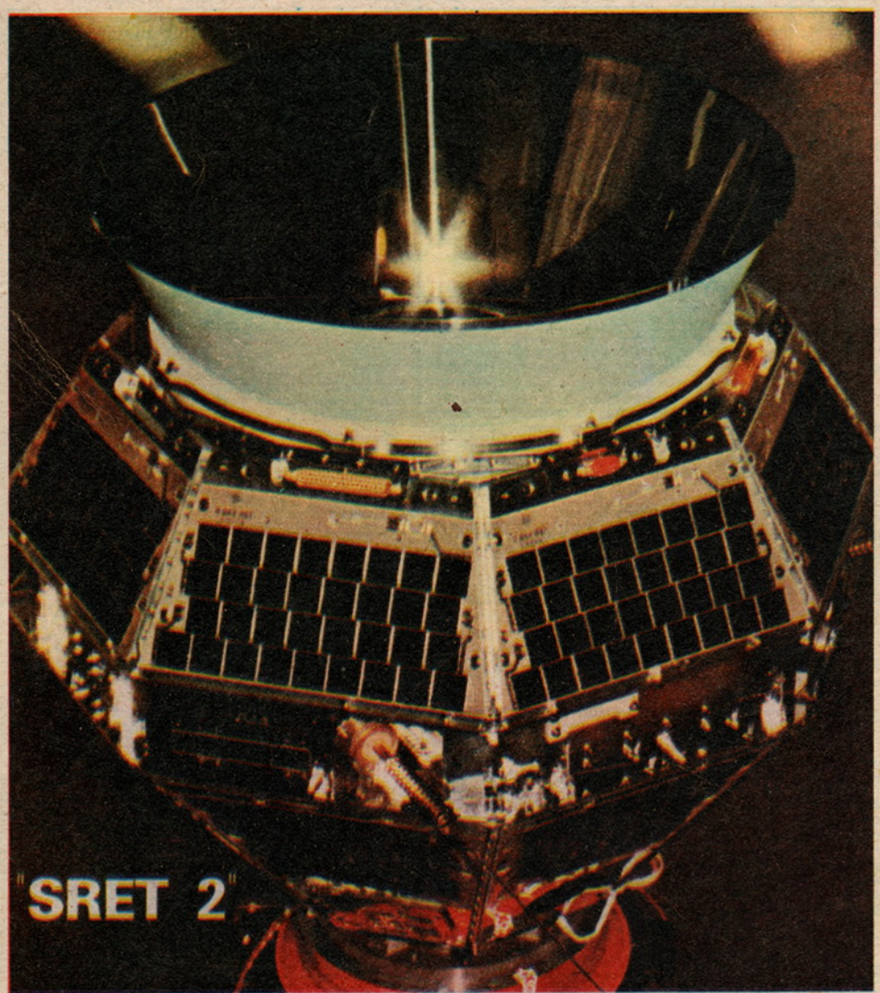
ZAMIAST WIEŻY

Spadochroniarze CSRS z Mlada Bolesław zbudowali pomost treningowy do nauki lądowania. Skok odbywa się ze stosunkowo niedużej wysokości, ale została ona ustalona tak, iż prędkość skaczącego odpowiada prędkości lądowania przy skoku spadochronowym



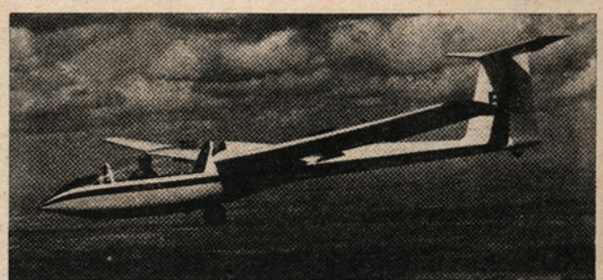
„SOJUZ" – OD TYŁU

W programie lotu „Sojuz-Apollo" przewidziano wszystkie sytuacje. Oto jak wygląda tylna część statku radzieckiego, zaopatrzona w dwujęzyczne napisy niezbędne w przypadku lądowania przygodnego. Napisy informują, że jest to statek kosmiczny, w którego wnętrzu znajdują się ludzie oraz informacje jak otworzyć właz. A – silniki hamujące do miękkiego lądowania, B – napisy po rosyjsku i angielsku, C – rysunek informujący gdzie mieści się właz.



SZYBOWIEC Z RUMUNII

Szybownicy rumuńscy będą wkrótce dysponować dwumiejscowym szybowcem IS-28B2. Na zdjęciu pokazano prototyp tej konstrukcji. Oto podstawowe dane: Rozpiętość – 17 m, długość – 17 m, masa własna – 330 kg, masa całkowita – 540 kg, doskonałość – 32 przy 95 km/h, prędkość opadania – 0,7 m/s przy 79 km/h. Niedawno szybowiec rumuński wypróbowany został przez szybowników brytyjskich i spotkał się z pochlebną oceną.



SATELITA „SRET-2"

Tak wygląda mały satelita doświadczalny, który w pierwszych dniach lipca wyniesiony został w Kosmos przy pomocy radzieckiej rakiety startującej z satelitą „Mołnia". SRET-2 ma wysokość 550 mm.

Zdjęcia i rysunki: „Flieger-Revue", „Letectvi-Kosmonautika", archiwum.